

CHP1 GÉNÉRALITÉS

1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent règlement détermine les critères de délivrance et de maintien en validité, par le Burkina, de l'agrément et du certificat de transporteur aérien aux transporteurs aériens établis au Burkina.
- (b) En dehors des entreprises étrangères de transport aérien opérant dans le cadre d'accords aériens ou en vertu d'une autorisation particulière, nul ne peut exercer l'activité de transport aérien au Burkina s'il n'est détenteur d'un agrément et d'un certificat de transporteur aérien délivrés respectivement par Le Ministre chargé de l'aviation civile et par le Directeur Général de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Burkina dans les conditions fixées par le présent règlement.
- (c) Le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports et le travail aérien ne relèvent pas du présent règlement.

1.2 DÉFINITIONS

- (a) Pour l'application du présent règlement et de ses annexes qui en font partie intégrante, les termes et expressions ci-après ont les significations suivantes:
 - (1) **Aérodrome.** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.
 - (2) **Aérodrome de dégagement.** Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants:
 - (i) *Aérodrome de dégagement au décollage.* Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.
 - (ii) *Aérodrome de dégagement en route.* Aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.
 - (iii) *Aérodrome de dégagement en route ETOPS.* Aérodrome de dégagement accessible

et approprié où un avion en vol ETOPS peut atterrir si un arrêt de moteur ou une autre anomalie ou urgence se produit en route.

- (iv) *Aérodrome de dégagement à destination.* Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note.- L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

- (3) **Aéronef.** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- (4) **Agrément.** Autorisation administrative accordée à une entreprise par le Ministre chargé de l'aviation civile pour effectuer, à titre onéreux le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier.
- (5) **Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH).** Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

Note 1.- L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

Note 2.- On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui doit demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie III avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.

Note 3.- Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur de décision» et abrégées «DA/H».

- (6) **Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH).** Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Note 1.- L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de

L'aérodrome.

Note 2. - Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur de franchissement d'obstacles» et abrégées «OCA/H».

(7) Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).

Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

Note 1. - L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2. - On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui doit demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.

Note 3. - Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur minimale de descente» et abrégées «MDA/H».

(8) Altitude pression. Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

(9) Analyse des données de vol. Processus consistant à analyser les données de vol enregistrées afin d'améliorer la sécurité des vols.

(10) Autorité. Autorité chargée de l'aviation civile au Burkina (DGACM).

(11) Avion. Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

(12) Avion léger. Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5 700 kg.

(13) Avion lourd. Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg.

(14) Certificat de transporteur aérien ou Permis d'exploitation aérienne (PEA/AOC/CTA). document délivré à une entreprise par l'autorité aéronautique attestant que l'entreprise concernée possède les capacités professionnelles et organisationnelles pour assurer

l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées.

(15) **Commission.** Commission de l'UEMOA prévue à l'article 26 du Traité de l'UEMOA.

(16) **Comptes de gestion.** description détaillée des recettes et des dépenses pour la période concernée, comprenant notamment une ventilation entre les activités aériennes et non aériennes ainsi qu'entre les éléments financiers et non financiers.

(17) **Conseil des Ministres de l'UEMOA.** Conseil des Ministres prévu à l'article 20 du Traité de l'UEMOA.

(18) **Contrôle effectif.** Relation constituée par des droits, des contrats ou de tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise.

(19) **Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond**, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Note.- Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au Chapitre 4 de l'Annexe 2.

(20) **Conditions météorologiques de vol à vue (VMC).** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond**, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Note.- Les minimums spécifiés figurent au Chapitre 4 de l'Annexe 2.

(21) **Contrôle d'exploitation.** Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

(22) **Dirigeant Responsable.** La personne acceptable pour l'Autorité qui a le pouvoir dans l'entreprise pour s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités de maintenance peuvent être financées et mises en oeuvre au niveau exigé par l'Autorité et selon toutes exigences additionnelles définies par l'exploitant.

(23) **Émetteur de localisation d'urgence (ELT).** Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants:

:

- (i) ELT automatique fixe (ELT [AF]). ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.
 - (ii) ELT automatique portatif (ELT [AP]). ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.
 - (iii) ELT automatique largable (ELT [AD]). ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.
 - (iv) ELT de survie (ELT[S]). ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.
- (24) **Enregistreur de bord.** Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.
- (25) **Entraîneur synthétique de vol.** L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol:
- (i) Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
 - (ii) Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
 - (iii) Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol **dans des conditions de vol aux instruments.**
- (26) **Entreprise.** personne physique ou morale, ayant ou n'ayant pas de but lucratif.
- (27) **État membre de l'UEMOA.** État partie prenante au Traité de l'UEMOA tel que prévu par le préambule de celui-ci.
- (28) **État de l'exploitant.** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (29) **État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- (30) **Exploitant ou exploitant de services aériens.** personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

- (31) **Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.
- (32) **Liste d'écarts de configuration (LEC/CDL).** Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'Etat de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.
- (33) **Liste minimale d'équipements (LME/MEL).** Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.
- (34) **Liste minimale d'équipements de référence (LMER/MMEL).** Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'Etat de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.
- (35) **Location avec équipage.** Un aéronef loué avec équipage.
- (36) **Location coque nue.** Un aéronef loué sans équipage.
- (37) **Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (38) **Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.** Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.
- (39) **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance.** Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.
- (40) **Manuel de vol.** Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de

l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

(41) **Manuel d'exploitation.** Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

(42) **Manuel d'utilisation de l'aéronef.** Manuel, acceptable pour l'Etat de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

Note.- Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.

(43) **Marchandises dangereuses.** Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

(44) **Masse maximale.** Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

(45) **Membre de l'équipage de cabine.** Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exerce pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

(46) **Membre d'équipage.** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(47) **Membre d'équipage de conduite.** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(48) **Minimums opérationnels d'aérodrome.** Limites d'utilisation d'un aérodrome:

- (i) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages;
- (ii) pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation;
- (iii) pour l'atterrissage avec approche utilisant un guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H);
- (iv) pour l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDAJH) et, au besoin, en fonction de la base des nuages.

(49) **Niveau de croisière.** Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

(50) **Nuit.** Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Note.- Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.

(51) **Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments.** Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments sont classées comme suit:

- (i) Approche et atterrissage classiques. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral mais n'utilisent pas de guidage vertical.
- (ii) Approche et atterrissage avec guidage vertical. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais qui ne satisfont pas les critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissage de précision.
- (iii) Approche et atterrissage de précision. Approche et atterrissage aux instruments utilisant un guidage de précision latéral et vertical, les minimums étant déterminés par la catégorie d'opération.

Note.- Par «guidage latéral et vertical», on entend un guidage assuré:

(A) soit par une aide de navigation au sol;

(B) soit par des données de navigation générées par un ordinateur.

Catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision

- **Catégorie I (CAT 1).** Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft), et avec une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.
- **Catégorie II (CAT II).** Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et une portée visuelle de piste au moins égale à 350 m.
- **Catégorie IIIA (CAT IIIA).** Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés:
 - a) avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision;
 - b) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 200 m;
- **Catégorie IIIB (CAT IIIB).** Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés:
 - a) avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision;
 - b) avec une portée visuelle de piste inférieure à 200 m mais au moins égale à 50 m.
- **Catégorie IIIC (CAT IIIC).** Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

Note.- Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche et

d'atterrissage est exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples: si la hauteur de décision relève de la catégorie IIIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie 11IB, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie 1, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II).

- (52) **Performances humaines.** Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- (53) **Période de repos.** Toute période de temps au sol pendant laquelle un membre d'équipage de conduite est dégagé de tout service par l'exploitant.
- (54) **Période de service de vol** Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.
- (55) **Permis d'exploitation aérienne (PEA,AOC ou CTA).** Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.
- (56) **Pilote commandant de bord.** Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
- (57) **Plan de vol.** Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.
- (58) **Plan de vol exploitation.** Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.
- (59) **Plan d'entreprise.** description détaillée des activités commerciales prévues par l'entreprise durant la période concernée, notamment pour ce qui est de l'évolution du marché et des investissements qu'elle compte effectuer, ainsi que des incidences financières et économiques de ses activités.
- (60) **Portée visuelle de piste (RVR).** Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.
- (61) **Principes des facteurs humains.** Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.
- (62) **Programme de maintenance.** Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de

l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

- (63) **Qualité de navigation requise (RNP).** Expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini.
- (64) **Réparation.** Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.
- (65) **Substances psychoactives.** Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.
- (66) **Temps de vol - avions.** Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.
- Note.- Ce temps, parfois appelé «temps bloc» ou «temps cale à cale», est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.*
- (67) **Transporteur aérien.** Entreprise de transport aérien possédant un agrément en cours de validité.
- (68) **Travail aérien.** Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.
- (69) **Type de RNP.** Valeur de confinement exprimée sous forme de distance en milles marins par rapport à la position voulue, à l'intérieur de laquelle sont censés se trouver les aéronefs pendant au moins 95 % du temps de vol total.
- Exemple.- La RNP 4 représente une précision de navigation de plus ou moins 7,4 **km** (4 NM), sur la base d'un confinement de 95 %.
- (70) **Vol d'aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
- (71) **Vol de transport commercial** Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

1.3 ABRÉVIATIONS

- (a) **DGACM.** Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Burkina
- (b) **CDB.** Commandant De Bord
- (c) **CTA.** Certificat de transporteur aérien ou **PEA**
- (d) **LEC/CDL.** Liste d'Écarts de Configuration
- (e) **LME/MEL.** Liste Minimale d'Équipements
- (f) **MPM.** Manuel de Procédures de Maintenance

- (g) **MCM.** Manuel de Contrôle de Maintenance
- (h) **OACI.** Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- (i) **OMA.** Organisme de Maintenance Agréé
- (j) **ONU.** Organisation des Nations Unies
- (k) **PEA.** Certificat de transporteur aérien ou **CTA** ou **AOC**
- (l) **UEMOA.** Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

CHP 2 AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

2.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Sans préjudice du paragraphe 2.3 (e) ci-dessous, Il ne sera ni délivré ni maintenu en validité un agrément de transporteur aérien, dès lors que les conditions fixées dans le présent règlement ne sont pas respectées.
- (b) Toute entreprise qui satisfait aux conditions fixées dans le présent règlement a droit à un agrément de transporteur aérien.

2.2 CONDITIONS D'OBTENTION DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Le Ministre chargé de l'aviation civile ne délivre d'agrément à une entreprise, que si cumulativement:
 - (1) son principal établissement et, le cas échéant, son siège, sont situés au Burkina ;
 - (2) son activité principale est le transport aérien, exclusivement ou en combinaison avec toute autre activité commerciale comportant l'exploitation d'aéronefs ou la réparation et l'entretien d'aéronefs ;
 - (3) soit son capital est détenu majoritairement par l'Etat du Burkina, un ou des Etats membres de l'UEMOA, un ou des ressortissants du Burkina et/ou d'un Etat membre de l'UEMOA et qu'elle est contrôlée effectivement par cet Etat membre et/ou ses ressortissants; soit les services qu'elle exploite ont majoritairement comme points de départ et d'arrivée un ou des aéroports du Burkina ou d'un État membre et son personnel technique, opérationnel et de gestion est composé majoritairement des ressortissants du Burkina ou des Etats membres de l'UEMOA.
- (b) L'entreprise doit pouvoir prouver, à tout moment, au Ministre chargé de l'aviation civile, qu'il satisfait aux conditions fixées dans le présent chapitre.

2.3 OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Toute entreprise demandant un agrément de transport aérien pour la première fois, doit pouvoir démontrer, de manière suffisamment convaincante, au Ministre chargé de l'aviation civile, qu'elle sera, à la fois, à même:

- (1) de faire face, à tout moment, pendant une période de vingt-quatre mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes;
 - (2) d'assumer pendant une période de trois mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évalués sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de ses activités.
- (b) Aux fins du paragraphe (a) ci-dessus, toute demande d'agrément de transport aérien est accompagnée d'un plan d'entreprise portant sur, au moins, les deux premières années d'exploitation. Le plan d'entreprise doit aussi indiquer le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livrerait soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées. Le demandeur fournit également toutes informations utiles, en particulier les données visées au paragraphe 2.13 (a) du présent règlement.
- (c) Toute entreprise doit notifier, préalablement, au Ministre chargé de l'aviation civile, ses projets concernant l'exploitation d'un nouveau service régulier ou d'un service non régulier vers un continent ou une région du monde qui n'était pas desservi auparavant, les changements devant intervenir dans le type ou le nombre d'avions exploités ou une modification substantielle du volume de ses activités. La soumission, trois mois avant la période à laquelle il se réfère, d'un plan d'entreprise couvrant une période de douze mois constitue une notification suffisante au titre du présent paragraphe en ce qui concerne les modifications des activités et/ou éléments actuels qui figurent dans le plan d'entreprise. Elle notifie aussi préalablement tout projet de fusion ou de rachat et notifie dans les quatorze jours au Ministre chargé de l'aviation civile tout changement dans la détention de toute participation représentant 10 % ou plus de l'ensemble du capital du transporteur aérien ou de la société mère ou de la société qui le contrôle en dernier ressort.
- (d) Si le Ministre chargé de l'aviation civile estime que les changements notifiés conformément au paragraphe (c) ci-dessus ont des incidences importantes sur la situation financière du transporteur aérien, il demande qu'un plan d'entreprise révisé lui soit présenté, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze mois à compter de la date de sa mise en oeuvre, ainsi que toutes les informations utiles, y compris les données visées au paragraphe 2.13 (b) du présent règlement, pour pouvoir apprécier si le transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles et potentielles au cours de ladite période. Le Ministre chargé de l'aviation civile prend une décision sur le plan d'entreprise révisé dans un délai de trois mois à compter de sa date de présentation.

- (e) Le Ministre chargé de l'aviation civile peut à tout moment, lorsqu'il apparaît clairement qu'une entreprise à laquelle, il a délivré un agrément, rencontre des difficultés financières, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et il peut suspendre ou retirer l'agrément s'il n'a plus la certitude que l'entreprise est à même de faire face à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois. Le Ministre chargé de l'aviation civile peut aussi délivrer un agrément temporaire pendant la restructuration financière de l'entreprise, à condition que la sécurité ne soit pas mise en cause.
- (f) À chaque exercice financier et sans retard indu, les transporteurs aériens doivent fournir au Ministre chargé de l'aviation civile, les comptes certifiés se rapportant à l'exercice précédent. À tout moment, à la demande du Ministre chargé de l'aviation civile, les transporteurs aériens doivent fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe (e) ci-dessus et, en particulier, les données visées paragraphe 2.13 (c) du présent règlement.
- (g) Les paragraphes (a) à (d) et le paragraphe (f) ci-dessus ne s'appliquent pas aux transporteurs aériens qui exploitent exclusivement des aéronefs d'un poids maximal au décollage de 10 tonnes et/ou d'une capacité inférieure à 20 sièges. Ces transporteurs doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds propres s'élèvent au moins à 10 millions CFA ou qu'elles disposent d'une caution bancaire équivalente. Elles doivent, le cas échéant, fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe (e) ci-dessus, à la demande du Ministre chargé de l'aviation civile.
- (h) Toutefois, les paragraphes (a) à (d) et le paragraphe (f) de la présente section s'appliquent aux transporteurs aériens auxquels le Ministre chargé de l'aviation civile a délivré un agrément et qui exploitent des services réguliers ou dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 300 millions CFA. Ces transporteurs doivent déposer une caution bancaire de 40 millions CFA.
- Ces dépôts de caution sont constitués par un engagement écrit d'une banque installée au Burkina Faso en faveur de la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie.
- (i) Le Ministre chargé de l'aviation civile, peut majorer les montants visés au paragraphe (g) ci-dessus si l'évolution économique fait apparaître la nécessité d'une telle décision.

2.4 DIRIGEANTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

- (a) La délivrance d'un agrément de transporteur aérien est subordonnée à la vérification de la moralité des personnes qui dirigeront effectivement les activités de l'entreprise. Est acceptée comme preuve suffisante la production de documents délivrés par les autorités compétentes de l'État d'origine ou de provenance.

- (b) Lorsque les documents visés à l'alinéa précédent ne sont pas délivrés par les autorités compétentes du Burkina, de l'État d'origine ou de provenance, ils sont remplacés par une déclaration sous serment ou, dans les États où un tel serment n'existe pas, par une déclaration sur l'honneur faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, devant un notaire ou un organisme professionnel qualifié de l'État d'origine ou de provenance, qui délivrera une attestation faisant foi de ce serment ou de cette déclaration solennelle.
- (c) Les documents ou attestations visés au paragraphe (a) ci-dessus ne doivent pas dater, lors de leur production, de plus de trois mois.

2.5 POLICE D'ASSURANCE

- (a) Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales.

2.6 DÉLIVRANCE ET MAINTIEN DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) L'octroi d'un agrément n'est pas subordonné à la pleine propriété d'aéronef. Cependant, pour le maintien de l'agrément, le Ministre chargé de l'aviation civile exige des transporteurs qu'ils aient à leur disposition un ou plusieurs aéronefs en propriété ou en copropriété ou dans le cadre de tout type de contrat de location dont la durée sera d'au moins six (06) mois.
- (b) L'agrément de transport aérien n'est ni cessible ni transférable.

2.7 PROCÉDURES DE DÉLIVRANCE DES AGRÉMENTS

- (a) Le postulant doit joindre à la demande d'agrément un dossier décrivant les éléments suivants :
 - (1) la structure de la société avec l'organigramme et les noms des principaux responsables ;
 - (2) le réseau envisagé ;
 - (3) la flotte ;
 - (4) l'organisation de la maintenance pour la navigabilité des aéronefs.

- (b) Les délais de traitement des demandes d'agrément sont de trois mois au plus. Toute suite négative est dûment motivée.
- (c) Une entreprise dont la demande d'agrément de transporteur aérien a été rejetée peut introduire sans préjudice, des recours prévus par la législation nationale ou saisir la Commission de l'UEMOA.
- (d) Les décisions de délivrance ou de retrait des agréments de transporteur aérien sont rendues publiques par le Ministre chargé de l'aviation civile. Elle en informe la Commission de l'UEMOA.

2.8 VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) L'agrément de transporteur aérien est réexaminé au terme de la première année suivant la délivrance d'un nouvel agrément et tous les trois (3) ans par la suite.
- (b) Lorsqu'un transporteur aérien a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance d'un agrément, il est soumis à un nouvel examen.
- (c) En cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique de l'entreprise et notamment en cas de fusions ou de prises de contrôle, le Ministre chargé de l'aviation civile réexamine l'agrément accordé.
- (d) Les transporteurs aériens visés au paragraphe (c) peuvent poursuivre leurs activités, à moins qu'il soit prouvé que la sécurité des vols est compromise.

2.9 RETRAIT DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Un transporteur aérien contre lequel une procédure collective est engagée, ne peut être autorisé à conserver son agrément s'il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.
- (b) Le Ministre chargé de l'aviation civile peut, de façon motivée, retirer l'agrément en cas de non respect des conditions fixées dans le présent règlement.

2.10 RESPECT DE LA LÉGISLATION NATIONALE

- (a) Outre les règles fixées par le présent règlement, le transporteur aérien est également tenu de respecter les prescriptions de la réglementation internationale applicable au Burkina, notamment la Réglementation de l'UEMOA.

2.11 DISPOSITIONS TRANSITOIRES

- (a) Pour une durée maximale de deux ans, à compter de la date de signature du présent règlement et nonobstant le paragraphe 2.1 (a) du présent règlement, les agréments en cours de validité au Burkina sont maintenus, sous réserve du respect des lois et règlements sur la base desquels ils ont été délivrés.

2.12 CONFIDENTIALITÉ DES DONNÉES

- (a) Les informations confidentielles communiquées aux autorités compétentes dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

2.13 ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ FINANCIÈRE

- (a) Informations à fournir par une entreprise qui demande un agrément de transporteur aérien pour la première fois en ce qui concerne sa capacité financière :
- (1) Les documents financiers et comptables internes les plus récents et, s'ils existent, les comptes certifiés de l'exercice financier précédent.
 - (2) Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour les deux années suivantes.
 - (3) La base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, les prévisions de trafic et de recettes.
 - (4) Le détail des frais de démarrage pour la période allant du dépôt de la demande au commencement de l'exploitation, et des explications sur la manière dont il est envisagé de financer ces frais.
 - (5) Le détail des sources de financement actuelles et potentielles.
 - (6) La liste détaillée des actionnaires, avec leur nationalité et le type d'actions détenues, et les statuts. Si le transporteur fait partie d'un groupe d'entreprises, des informations doivent être fournies sur les relations entre celles-ci.
 - (7) La marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les deux premières années d'exploitation.
 - (8) Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location d'avions, y compris, en cas de contrat de location, les modalités et conditions du contrat.
- (b) Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de l'agrément qui envisagent un changement de leurs structures ou de leurs activités ayant des incidences importantes sur leur situation financière:

- (1) Les documents financiers et comptables internes les plus récents et les comptes certifiés pour l'exercice financier précédent.
 - (2) Le détail précis de tous les changements envisagés, par exemple changement de type de service, projet de rachat ou fusion, modification du capital social, changements d'actionnaires, etc.
 - (3) Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'exercice en cours, tenant compte de tous les changements de structures ou d'activités envisagés qui ont des incidences financières importantes.
 - (4) Les dépenses et recettes exécutées, ainsi que les recettes et dépenses prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, les statistiques et prévisions de trafic et de recettes.
 - (5) La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante, compte tenu de tous les changements de structures et d'activités envisagés ayant des incidences financières importantes.
 - (6) Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location d'avions, y compris, en cas de contrat de location les modalités et conditions du contrat.
- (c) Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de l'agrément:
- (1) Les comptes certifiés au plus tard six mois après la fin de la période sur laquelle ils portent et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents.
 - (2) Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'année à venir.
 - (3) Les dépenses et recettes exécutées, ainsi que les recettes et dépenses prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, les statistiques et prévisions de trafic et de recettes.
 - (4) La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année à venir.

CHP3 CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)

3.1 GÉNÉRALITÉS

3.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ce chapitre s'applique aux entreprises de transport aérien détentrices d'un agrément au titre du chapitre 6.2 du présent règlement.
- (b) Les exigences et les procédures en matière de contrôle de la certification des exploitants étrangers, outre celles définies dans les accords aériens signés par le Burkina et les Etats de ces exploitants, sont définies dans la brochure d'information du transporteur aérien.

3.1.2 CONFORMITÉ A UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) La délivrance et la validité d'un certificat de transporteur aérien sont assujetties à la détention d'un agrément de transporteur aérien en cours de validité spécifiant les activités couvertes.
- (b) Un exploitant ne doit assurer des vols de transport commercial que s'il détient un certificat de transporteur aérien ou un document équivalent en état de validité émis par l'Autorité.
- (c) Le certificat de transporteur aérien ou le document équivalent doit autoriser l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux conditions et restrictions qui peuvent être spécifiées.

3.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE OU DE MODIFICATION DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

3.2.1 CONDITIONS D'OBTENTION DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) La délivrance d'un certificat de transporteur aérien ou d'un document équivalent par l'Autorité doit dépendre de ce que l'exploitant démontre qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des dispositions en matière de maintenance qui sont compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.
- (b) Le postulant à la délivrance d'un CTA doit démontrer qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :

- (1) maintenir une structure organisationnelle convenable ;
- (2) maintenir un système de contrôle d'exploitation ;
- (3) satisfaire aux exigences relatives au programme de formation ;
- (4) satisfaire aux exigences relatives à la maintenance ;
- (5) satisfaire aux règles de service aérien commercial applicables à l'exploitation ;
- (6) mener l'exploitation dans des conditions de sécurité satisfaisantes ;
- (7) disposer de personnel qualifié exerçant les fonctions de commandement (voir section 4.2 pour exigences en matière de personnel de commandement) ;
- (8) disposer d'un programme de sécurité et de prévention des accidents ;
- (9) disposer d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la zone d'exploitation et au type d'exploitation et de membres d'équipage qui sont qualifiés pour cette zone et ce type d'exploitation ;
- (10) disposer d'un système de contrôle d'exploitation conforme à la réglementation en vigueur ;
- (11) disposer d'un programme de formation qui satisfait aux exigences de la réglementation sur les licences et les opérations aériennes ;
- (12) disposer d'un manuel d'exploitation ;
- (13) disposer d'un manuel de sûreté ;
- (14) disposer d'un système de contrôle de la maintenance approuvée.

3.2.2 CONTENU DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Le certificat de transporteur aérien consiste en :

- (1) une page de garde signée par le Directeur Général de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Burkina ;
- (2) un document d'une ou plusieurs pages comprenant les dispositions spécifiques d'exploitation contenant les termes, conditions et autorisations applicables à l'exploitant aérien signé par le Dirigeant Responsable et l'Autorité.

(b) Les informations suivantes doivent être mentionnées dans le certificat de transporteur aérien :

- (1) le nom et le siège social de l'établissement principal de l'exploitant ;
- (2) la date de délivrance et la période de validité de chaque page du CTA ;
- (3) les zones d'activités et les types de vol autorisés ;
- (4) la flotte (types d'aéronef, immatriculation) ;
- (5) les spécifications opérationnelles ;
- (6) les limitations ou restrictions éventuelles ou autorisations spéciales.

3.2.3 MODIFICATION DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) L'Autorité peut procéder à la modification du CTA si :
- (1) l'Autorité détermine que la sécurité du transport aérien commercial et l'intérêt public exigent un amendement ; ou
 - (2) un exploitant aérien postulant pour un amendement, l'Autorité considère que la sécurité du transport aérien commercial et l'intérêt public permettent cet amendement.
- (b) Si l'Autorité stipule par écrit que l'existence d'une situation d'urgence affectant la sécurité du transport aérien commercial exige un amendement immédiat dans l'intérêt public, un tel amendement est effectif sans délai à la date de réception de la notification par l'exploitant aérien.
- (c) Un exploitant aérien peut faire appel d'un amendement mais doit s'y conformer dans l'exploitation, à moins qu'il ne soit retiré par la suite.
- (d) Les amendements proposés par l'Autorité, autre que les amendements d'urgence, deviennent effectifs 30 jours après notification à l'exploitant aérien, à moins que l'exploitant aérien ne fasse appel de la proposition par écrit avant la date de prise d'effet. La date d'émission d'un appel reste la date d'effectivité jusqu'à ce que le processus d'appel soit à son terme.
- (e) Les amendements proposés par l'exploitant aérien doivent être faits au moins 30 jours avant la date prévue de toute exploitation sous cet amendement.
- (f) Nul ne peut effectuer une exploitation commerciale pour laquelle un amendement est exigé, à moins qu'il n'ait reçu notification d'approbation de l'Autorité.

3.3 DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION ET DE RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

3.3.1 DÉPOT DE LA DEMANDE

- (a) La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du certificat de transporteur aérien doit être faite au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile par le postulant sous un format et une manière prescrite par l'Autorité.

Note : voir Procédure d'Application PA.3.3.1 pour modèle de demande de certificat de transporteur aérien.

3.3.2 INFORMATION A FOURNIR POUR UNE PREMIÈRE DEMANDE DE CTA

- (a) La demande doit contenir au moins les informations suivantes:

- (1) nom et adresse du postulant et base principale d'exploitation ;
- (2) noms et adresses des représentants autorisés à engager légalement la société ;
- (3) renseignements sur l'organisation administrative de l'entreprise et sur ses principaux membres avec leur titre, leurs qualifications et leur expérience pratique ;
- (4) renseignements détaillés sur l'exploitation proposée avec les rubriques suivantes:
 - (i) types d'aéronefs ;
 - (ii) instruments et documents de vols ;
 - (iii) équipements de communication et de navigation ;
 - (iv) et tous les autres équipements qui seront utilisés ;
- (5) dispositions relatives à la maintenance des aéronefs et aux opérations aériennes ;
- (6) renseignements concernant chaque membre d'équipage, avec types de certificats ou numéro de licence, qualifications, certificat médical et compétence récemment confirmée sur les types d'aéronef prévus ;
- (7) dispositions relatives à la formation et à la qualification des navigants et du personnel au sol, ainsi qu'aux installations et équipements disponibles ;
- (8) routes envisagées, avec tracés géographiques, altitudes minimales de vol, aérodromes de destination et de dégagement qui doivent être utilisés, y compris renseignements sur les procédures d'approche aux instruments, minimums d'exploitation d'aérodromes envisagés et installations et services de navigation et de communications ;
- (9) détails sur les méthodes de contrôle d'exploitation et de surveillance qui sont utilisés ;
- (10) date à laquelle le postulant souhaite commencer à exploiter ses services ;
- (11) organisations et nature de l'exploitation (passagers, marchandises, poste, exploitation de jour, de nuit, aux instruments, ETOPS, etc.).

3.3.3 DOCUMENTS ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES A FOURNIR A L'AUTORITÉ POUR UNE PREMIÈRE DEMANDE DE CTA

- (a) La demande doit aussi comporter les documents suivant pour examen par l'Autorité :
- (1) certificat de transporteur aérien en état de validité de la compagnie auprès de laquelle ont été loués les appareils (en cas de location d'aéronefs d'une compagnie aérienne) ;
 - (2) contrats de location d'aéronefs ;
 - (3) copies des contrats de maintenance conclu entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé et dont l'agrément est validé par l'Autorité ;
 - (4) certificats d'immatriculation ;

- (5) certificats de navigabilité ;
- (6) certificats d'exploitation des instruments radioélectriques de bord ;
- (7) licences radio ;
- (8) certificats de limitation de nuisance ;
- (9) attestation de police d'assurance, couvrant la responsabilité du demandeur en cas d'accident notamment, à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers ;
- (10) licences des personnels navigants technique et commercial ;
- (11) historique des aéronefs ; cellules ; moteurs ; (année de construction, maintenance et modifications, exploitation) ;
- (12) autorités répondant de la navigabilité des aéronefs ;
- (13) centres de maintenance ;
- (14) engagement écrit à respecter les dispositions des lois et règlements nationaux et des conventions et accords internationaux auxquels le Burkina fait partie.

3.3.4 MANUELS A FOURNIR A L'AUTORITÉ POUR UNE PREMIÈRE DEMANDE DE CTA

(a) Les manuels ou documents suivants doivent être élaborés par le postulant et déposés à la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Burkina pour une approbation éventuelle :

- (1) manuel d'exploitation ;
- (2) manuel de spécifications d'agrément d'atelier de maintenance ;
- (3) liste minimale d'équipements (LME/MEL) ;
- (4) liste d'écarts de configuration (LEC/CDL) ;
- (5) manuel du personnel navigant commercial ;
- (6) manuel des procédures d'urgence ;
- (7) programmes et procédures de formation du personnel navigant et du personnel au sol ;
- (8) programme de maintenance ;
- (9) manuel de contrôle de maintenance ;
- (10) manuel de sûreté.

Note : Il est à préciser que certains des manuels ou documents sus-cités peuvent être contenus dans les manuel d'exploitation et de spécifications d'agrément d'atelier d'entretien.

3.3.5 DEMANDE DE MODIFICATION OU DE RENOUVELLEMENT DE CTA

La demande doit contenir les mises à jour des renseignements requis à la section 3.3.2 à 3.3.4.

3.3.6 AUTRES RENSEIGNEMENTS

(a) La demande doit contenir les renseignements suivants si demandés par l'Autorité :

- (1) Horaires ;
- (2) Tarifs ;
- (3) Toute information additionnelle qui peut être exigée par l'Autorité.

3.3.7 DATE DE DÉPOT DE LA DEMANDE

(a) La demande doit être déposée au moins :

- (1) 90 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour la première délivrance ;
- (2) 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification majeure des conditions d'exploitation ;
- (3) 30 jours avant la date d'expiration du certificat de transporteur aérien pour un renouvellement.

3.3.8 ACCÈS POUR INSPECTION

- (a) Une inspection doit être menée par l'Autorité au niveau de l'exploitant qui postule à un certificat de transporteur aérien ou à une modification de ce certificat pour s'assurer qu'il répond aux normes liées à la sécurité et à la sûreté aériennes.
- (b) Tout exploitant aérien doit garantir à l'Autorité le libre accès de ses installations et aéronefs dans le cadre des inspections de l'Autorité en vue de déterminer la conformité de l'exploitation avec les règlements applicables.
- (c) Tout exploitant aérien doit s'assurer que l'Autorité jouit de l'accès et de la coopération avec tout organisme ou installation ayant un contrat de sous-traitance pour des prestations liées à l'exploitation ou à la maintenance dans le transport aérien commercial ; et

(d) L'exploitant aérien, afin de faciliter la tâche à l'Autorité, est tenu de se conformer aux dispositions suivantes :

- (1) apporter aide et coopération à toute personne mandatée par l'Autorité et de lui donner libre accès, en tout temps ou lieu, aux infrastructures et documents à surveiller
- (2) présenter ces documents et enregistrements lorsque cela lui est demandé par l'Autorité, dans une période de temps raisonnable ;
- (3) le commandant de bord d'un aéronef, doit présenter à toute personne mandatée par l'Autorité, dans une période de temps raisonnable, tout document transporté à bord d'un aéronef.
- (4) L'exploitant aérien doit fournir à l'Autorité un siège d'observateur à l'avant de tout aéronef de l'exploitant aérien à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage du vol peuvent être facilement observées.

Note: .La convenance de l'emplacement du siège et la possibilité de surveiller les actions, conversations et communications radio de l'équipage du vol sont déterminées par l'Autorité

3.3.9 CONDUITE DES INSPECTIONS

(a) L'Autorité doit exercer une surveillance courante sur l'exploitant aérien pour s'assurer de l'éligibilité continue de l'exploitant aérien quant au maintien de la validité de son CTA et approbations associées.

Note : Toutefois conformément à la Convention de Chicago et ses Annexes, l'Autorité peut confier cette surveillance à un organisme agréé dont le contenu et l'étendue des tâches et responsabilités seront définies et contrôlées par elle.

(b) L'exploitant aérien doit permettre à l'Autorité de conduire les contrôles et inspections, en tout temps ou lieu, pour déterminer si l'exploitant aérien est en conformité avec les lois, règlements, restrictions et conditions applicables à son CTA.

(c) L'exploitant aérien doit rendre disponible à sa base principale d'exploitation :

- (1) tous les éléments de son CTA courant ;
- (2) toutes les parties de ses Manuels d'Exploitation et de Maintenance ;
- (3) une liste à jour qui inclue la localisation et les fonctions individuelles des responsables pour chaque dossier, document et rapport requis pour être conservé par l'exploitant aérien conformément au code de l'aviation civile, règlements et normes applicables.

(d) Tout manquement d'un transporteur aérien à rendre disponible un document exigé par l'Autorité est un motif de suspension de tout ou partie du certificat de transporteur aérien.

3.3.10 DÉLIVRANCE DU CERTIFICAT

(a) Le certificat de transporteur aérien n'est délivré ou n'est renouvelé par l'Autorité qu'après examen des documents présentés et enquête sur l'organisation et les moyens mis en œuvre et à condition

que le postulant ait démontré à l'Autorité qu'il est en mesure :

- (1) de mettre en place et de maintenir une organisation appropriée ;
 - (2) de respecter les exigences en matière de maintenance et d'exploitation compatibles avec la nature et l'étendue des exploitations spécifiées ;
 - (3) de se conformer aux programmes de formation et d'entraînement requis.
- (b) Toute entreprise satisfaisant aux conditions fixées dans le présent règlement a droit à un certificat de transporteur aérien à moins que l'Autorité ne trouve de déficiences dans son organisation.

3.3.11 MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DU CTA

- (a) Un CTA délivré par l'Autorité est valable à moins qu'il ne soit amendé, suspendu ou annulé, ou rendu à l'Autorité par l'exploitant.
- (b) La poursuite de la validité d'un certificat de transporteur aérien ou d'un document équivalent doit dépendre de ce que l'exploitant ait satisfait aux exigences de la section 3.2.1 sous la supervision de l'Autorité.
- (c) Le certificat de transporteur aérien doit être renouvelé au bout d'un an, durée de sa validité.
- (d) Pour maintenir la validité de son CTA, tout transporteur aérien doit démontrer à l'Autorité qu'il satisfait aux normes d'exploitation requises établies par les présents règlements.
- (e) La validité du certificat peut être restreinte si l'Autorité le juge nécessaire.

3.3.12 SUSPENSION, RETRAIT ET RÉTABLISSEMENT DU CTA

- (a) **Suspension.** Le certificat de transporteur aérien peut être suspendu, ou retiré dans les cas suivants :
- (1) si l'Autorité constate que les conditions ayant motivé sa délivrance ne sont plus respectées, ou que l'exploitant ne se conforme pas aux dispositions réglementaires applicables ;
 - (2) si le transporteur aérien n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de 6 mois.
- b) **Rétablissement.** En cas de suspension, le rétablissement se fait quand les services compétents sont assurés que l'exploitant a mis en œuvre les moyens et méthodes nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension.
- (c) **Retrait.** L'Autorité doit retirer le certificat de transporteur aérien si :
- (1) elle juge que les conditions ayant conduit à la délivrance du CTA ne sont plus remplies ;

- (2) elle juge que les exigences en matière de sécurité ne sont plus remplies ;
- (3) l'exploitant en formule la demande.
- (d) En cas de retrait du CTA par l'Autorité, l'exploitant aérien doit soumettre une nouvelle demande de CTA pour la délivrance d'un CTA.

3.4 AÉRONEF

3.4.1 AÉRONEF AUTORISÉ POUR EXPLOITATION COMMERCIALE

- (a) Nul ne peut exploiter un aéronef en transport aérien commercial à moins que cet aéronef n'ait un certificat de navigabilité approprié à jour, qu'il soit en condition navigable, et satisfasse aux exigences de navigabilité applicables pour cette exploitation, y compris celles relatives à l'identification et aux équipements.
- (b) Nul ne peut exploiter un quelconque type spécifique d'aéronef dans le cadre de transport aérien commercial tant qu'il n'a pas complètement satisfait à la certification initiale, incluant la délivrance d'un CTA listant ce type d'aéronef.
- (c) Nul ne peut exploiter un aéronef supplémentaire ou de remplacement d'un type pour lequel il a reçu une autorisation en cours, à moins qu'il puisse démontrer que cet aéronef a complété un processus d'évaluation pour insertion dans la flotte du transporteur aérien.

3.4.2 AÉRONEF IMMATRICULÉ A L'ÉTRANGER EN LOCATION COQUE NUE

- (a) Un exploitant aérien peut prendre en location sans équipage, un aéronef immatriculé à l'étranger pour exploitation commerciale si l'Autorité lui en donne l'autorisation ;
- (b) Nul ne peut être autorisé à exploiter un aéronef immatriculé à l'étranger à moins que :
 - (1) il existe un accord en cours entre l'Autorité et l'État d'Immatriculation et que, pendant que l'aéronef est exploité par l'exploitant aérien de l'état du BURKINA, les règlements d'exploitation de l'état du BURKINA lui soient applicables;
 - (2) il existe un accord en cours entre l'Autorité et l'État d'Immatriculation et que :
 - (i) pendant que l'aéronef est exploité par l'exploitant aérien, les règlements de navigabilité de l'État d'Immatriculation lui soient applicables ; ou,
 - (ii) si l'État d'Immatriculation accepte de transférer tout ou une partie de la responsabilité de la navigabilité à l'Autorité conformément à l'Article 83 bis de la Convention de Chicago, les règlements de navigabilité de l'état du BURKINA lui soient applicables dans les limites de l'accord entre l'Autorité et l'État d'Immatriculation.

- (3) l'accord reconnaît que l'Autorité doit avoir un accès libre et continu à l'aéronef en n'importe quel lieu et à n'importe quel moment.

3.4.3 PERMUTATION D'AÉRONEF.

Un exploitant ne peut permuter un aéronef avec un autre exploitant aérien sans l'approbation de l'Autorité.

3.4.4 LOCATION AVEC ÉQUIPAGE

- (a) Nul ne peut conduire l'exploitation d'aéronef en location avec équipage pour le compte d'un autre exploitant sauf si ce n'est en conformité avec les lois et règlements applicables du pays dans lequel s'effectuent l'exploitation et les restrictions imposées par l'Autorité.
- (b) Nul ne peut permettre à une autre entité ou exploitant de conduire l'exploitation d'aéronef en location avec équipage pour son compte à moins que :
- (1) cet exploitant ne détienne un CTA ou un document équivalent d'un État Contractant qui autorise ce type d'exploitation, et
 - (2) l'exploitant aérien n'avise l'Autorité d'une telle exploitation et fournit une copie du CTA sous lequel l'exploitation est conduite.

Note : voir Procédure d'Application PA.3.4.4 pour les exigences supplémentaires en matière de location d'aéronef.

3.4.5 DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE

- (a) L'exploitant doit démontrer à l'Autorité et préalablement à la délivrance du CTA qu'il peut mener avec satisfaction des opérations d'évacuation d'urgence de ses aéronefs.

Note : voir Procédure d'Application PA.3.4.5 pour les exigences supplémentaires concernant les démonstrations d'évacuation d'urgence

3.4.6 VOL DE DÉMONSTRATION

- (a) L'Autorité peut exiger de l'exploitant avant la délivrance du CTA l'exécution d'un vol de démonstration. Le vol de démonstration doit permettre à l'Autorité de procéder à une série d'inspections en cours de vol pouvant couvrir les phases suivantes :

- (1) planification ;
- (2) inspection avant vol ;
- (3) inspection en vol ;
- (4) inspection après le vol ;
- (5) personnel commercial de bord ;

- (b) les points qui n'ont pas donné satisfaction durant l'inspection en vol doivent être portés à l'attention du postulant qui doit prendre les mesures nécessaires pour y remédier.

Note : voir Procédure d'Application PA.3.4.6 pour les exigences supplémentaires en matière de vols de démonstration

CHP4 CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

4.1 GÉNÉRALITÉS

4.1.1 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

- (a) Tout exploitant doit veiller à ce que tous ses employés soient informés, lorsqu'ils sont en fonctions à l'étranger, qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats dans le territoire desquels ses avions sont en service.
- (b) Tout exploitant doit veiller à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, les règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils doivent traverser, aux aérodomes qu'ils sont appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants. L'exploitant doit veiller à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ceux de ces lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'avion.
- (c) La responsabilité du contrôle d'exploitation doit incomber à l'exploitant ou à son Représentant désigné.
- (d) Tout exploitant doit veiller à ce que si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'avion ou de personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord doit en aviser sans délai les autorités locales. Si l'Etat où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord doit rendre compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet Etat; dans ce cas le pilote commandant de bord doit adresser également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l'Etat de l'exploitant.
- (e) Tout exploitant doit faire en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage de la région qu'il va survoler.

4.1.2 PROGRAMME DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET DE SÉCURITÉ DES VOLS

- (a) Tout exploitant doit établir et maintenir un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols.

Note.- Le Manuel de prévention des accidents (Doc 9422) et le manuel intitulé Rédaction d'un manuel d'exploitation (Doc 9376) contiennent des éléments indicatifs sur la prévention des accidents.

- (b) L'exploitant d'aéronefs dont la masse certifiée au décollage excède 20 000 kg doit établir et maintenir un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de son programme de prévention des accidents et de sécurité des vols.
- (c) L'exploitant d'aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage excède 27 000 kg doit établir et maintenir un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de son programme de prévention des accidents et de sécurité des vols.

Note.- Un exploitant peut confier par contrat à un tiers le fonctionnement d'un programme d'analyse des données de vol tout en conservant la responsabilité générale de la tenue d'un tel programme.

- (d) Les programmes d'analyse des données de vol ne sont pas punitifs et doivent contenir des garanties adéquates pour protéger les sources de données.

Note : Le Manuel de prévention des accidents (Doc 9422) contient des éléments indicatifs sur les programmes d'analyse des données de vol.

4.1.3 CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant doit :

- (1) établir et maintenir une méthode de contrôle de son exploitation approuvée par l'Autorité ; et
- (2) exercer le contrôle de son exploitation sur tout vol effectué selon les termes de son CTA.

Note 1: Le contrôle de l'exploitation signifie la pratique par l'exploitant, dans l'intérêt de la sécurité, de la responsabilité pour le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement d'un vol. Ceci n'implique pas l'exigence de dispatcheurs détenteurs de licences ni d'un système de surveillance actif pendant la totalité du vol.

Note 2 : L'organisation et les méthodes établies pour exercer le contrôle de l'exploitation devraient être incluses dans le manuel d'exploitation et devraient couvrir au moins une description des responsabilités concernant le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement de tout vol.

4.1.4 LANGUE COMMUNE

- (a) L'exploitant doit s'assurer que tous les membres de l'équipage peuvent communiquer sans problèmes dans une même langue.
- (b) L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel d'exploitation comprend la langue dans laquelle les parties du manuel d'exploitation qui concernent leurs fonctions et responsabilités sont écrites.

4.2 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

4.2.1 BASES D'EXPLOITATION

- (a) Le transporteur aérien doit maintenir une base principale d'exploitation.
- (b) Le transporteur aérien doit assurer sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.
- (c) Le transporteur aérien doit prévoir des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.
- (d) Le transporteur aérien qui est autorisé à faire de la maintenance doit maintenir une base principale de maintenance.
- (e) La base principale d'exploitation et la base principale de maintenance peuvent être établies dans un même site ou des sites séparés.

4.2.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL DE COMMANDEMENT

- (a) Afin de satisfaire aux exigences du paragraphe 3.2.1 (b) (8), le postulant doit :
 - (1) avoir nommé un Dirigeant Responsable acceptable par l'Autorité, qui a mandat de l'exploitant pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'Autorité.
 - (2) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation ;
 - (3) disposer de personnel qualifié, avec des compétences avérées dans l'aviation civile, et assurant les fonctions de:
 - (i) directeur des opérations ;
 - (ii) chef pilote ;
 - (iii) responsable du suivi du maintien de la navigabilité dans le cas où le demandeur ne dispose pas d'un organisme de maintenance agréé (OMA) ;
 - (iv) responsable de la maintenance dans le cas où le demandeur dispose d'un OMA ;
 - (v) responsable Qualité.

Note : La procédure d'application 6.4.2.2 contient des exigences supplémentaires en matière de personnel de commandement pour exploitation de transport aérien commercial.

- (b) L'Autorité peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel de commandement ; ceci restant lié :

- (1) au type d'exploitation ;
- (2) au nombre d'aéronefs utilisés ; et
- (3) à la zone d'exploitation.

4.2.3 SYSTÈME QUALITÉ

- (a) Tout transporteur aérien doit établir un système qualité et nommer un responsable qualité afin de contrôler la conformité aux, et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des aéronefs. Ce contrôle doit comporter un système de retour d'information au dirigeant responsable afin d'assurer la prise de mesures correctives nécessaires.
- (b) Le système qualité doit comporter un programme d'assurance qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables.
- (c) Le système qualité et le responsable qualité doivent être acceptables pour l'Autorité.
- (d) Le système qualité doit être décrit dans la documentation pertinente.
- (e) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) ci dessus, l'Autorité peut accepter la nomination de deux responsables qualité, un pour les opérations et un pour la maintenance, à condition que le transporteur aérien ait désigné une unité de management de la qualité pour s'assurer que le système qualité s'applique uniformément à travers toute l'exploitation

Note : voir Procédure d'Application PA.6.4.2.3 pour les exigences supplémentaires en matière de Système Qualité d'un exploitant aérien.

4.2.4 GESTION DES MANUELS DE PROCÉDURES DE L'EXPLOITANT

- (a) Tout manuel requis par le présent chapitre doit :
 - (1) contenir les instructions et informations nécessaires pour permettre au personnel concerné d'exécuter ses tâches et responsabilités avec un haut niveau de sécurité ;
 - (2) contenir une description du système de diffusion des manuels, des amendements et des révisions ;
 - (3) être dans une forme facilement révisable et contenir un système qui permet au personnel de déterminer l'état actuel de révision pour chaque manuel ;
 - (4) contenir une table des matières ;
 - (5) contenir une liste des pages effectives ;

- (6) contenir les enregistrements des amendements et révisions accompagnés des dates d'insertion et d'entrée en vigueur ;
 - (7) avoir une date de la dernière révision sur chaque page concernée ;
 - (8) ne pas être en contradiction avec aucune réglementation applicable de l'état du BURKINA ni disposition spécifique d'exploitation du transporteur aérien ;
 - (9) inclure une référence aux règlements de l'aviation civile appropriés ;
 - (10) être approuvé par l'Autorité.
- (b) Nul ne doit être la cause de l'utilisation de procédure ou de politique concernant des opérations aériennes ou des fonctions de navigabilité sans la coordination préalable avec l'Autorité.
 - (c) Un exploitant doit soumettre tout projet concernant sa politique d'exploitation ou toute procédure à l'Autorité au moins 30 jours avant la date prévue d'application.
 - (d) Suite au paragraphe (c) ; si l'Autorité ne notifie pas sa réponse à l'exploitant, Les amendements proposés par l'exploitant deviennent effectifs après une période de 30 jours à compter de la date de soumission.

4.2.5 CONSERVATION ET MAINTIEN DES DOSSIERS DU PERSONNEL

- (a) Tout transporteur aérien doit :
 - (1) maintenir les dossiers en cours de tous les employés assignés aux fonctions de contrôle exploitation, opérations aériennes, opérations au sol et maintenance avec les détails des contrats, qualifications et formation ;
 - (2) maintenir les dossiers, avec suffisamment de détails, pour les employés exerçant des tâches de membre d'équipage de conduite, d'agent technique d'exploitation, équipage de cabine et personnel habilité à prononcer la remise en service pour déterminer si l'employé satisfait aux critères d'expérience et de qualification pour les tâches qui lui sont assignées ;
 - (3) tenir à jour des relevés du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos de tous les membres d'équipage.

4.2.6 DOSSIERS AÉRONEFS

- (a) Tout transporteur aérien assurant une exploitation aérienne commerciale doit maintenir une liste à jour de chaque aéronef qu'il exploite dans le cadre d'un transport aérien programmé et doit envoyer une copie du dossier et tout changement à l'Autorité.

- (b) Un aéronef d'un autre transporteur aérien exploité sous un agrément de permutation doit être incorporé à l'aide de référence.
- (c) Tout transporteur aérien doit conserver les enregistrements des membres d'équipage et des états de maintenance.
- (d) Pour chaque vol effectué au-dessus de 15 000 m (49 000 ft), l'exploitant doit établir des relevés qui permettront de déterminer la dose totale de rayonnement cosmique reçue, au cours d'une période de douze mois consécutifs, par chacun des membres de l'équipage.

Note - La Circulaire 126, Éléments indicatifs sur l'exploitation des avions SST, contient des indications sur l'établissement des relevés de doses cumulées de rayonnement.

- (e) L'exploitant doit tenir des relevés du carburant et du lubrifiant pour permettre à l'Autorité de s'assurer que pour chaque vol les dispositions du RAF 08 ont été respectées.
- (f) L'exploitant doit conserver les relevés du carburant et du lubrifiant pendant trois mois.
- (g) L'exploitant doit s'assurer que tous les enregistrements et données techniques et opérationnelles afférents à chaque vol sont archivés pendant la durée spécifiée conformément à la procédure d'application relative à la conservation et à l'archivage des documents de l'exploitant.
- (h) Le transporteur aérien doit s'assurer que tout document, original ou copie, qu'il est tenu de conserver est conservé pour la durée prévue même s'il cesse d'être l'exploitant de l'avion ;
- (i) En matière de conservation ; les dossiers doivent être tenus:
 - (1) soigneusement et avec précision ;
 - (2) en ordre et suivre un système de classement efficace ;
 - (3) complets.

Note : des informations supplémentaires sur la durée d'archivage des documents de l'exploitant aérien sont fournies dans la Procédure d'Application PA.4.2.6.

4.2.7 ÉTATS DE L'ÉQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTÉ A BORD

- (a) À tout moment, les exploitants doivent pouvoir communiquer sans délai, aux centres de coordination de sauvetage, des listes indiquant l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord de ceux de leurs avions qui effectuent des vols internationaux. Les indications doivent comprendre notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.

4.2.8 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

- (a) En cas d'accident ou d'incident survenant à l'avion, l'exploitant doit assurer, dans la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications de la section 4.2.9 ci-dessous.

4.2.9 CONSERVATION, REMISE ET USAGE DES ENREGISTREMENTS DES ENREGISTREURS DE VOL

- (a) **Conservation des enregistrements.** Un exploitant doit s'assurer que:

- (1) après un accident, l'exploitant d'un avion à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit, dans la mesure du possible, préserver les enregistrements originaux relatifs à cet accident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'Autorité chargée de l'enquête ;
- (2) tant que l'Autorité n'a pas donné son accord préalable, à la suite d'un incident relevant d'un compte rendu obligatoire, l'exploitant d'un avion à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit, dans la mesure du possible, préserver les enregistrements originaux relatifs à cet incident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'autorité chargée de l'enquête ;
- (3) par ailleurs, lorsque l'Autorité l'ordonne, l'exploitant d'un avion à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit préserver l'enregistrement original pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'autorité chargée de l'enquête ;
- (4) lorsqu'un enregistreur de paramètres doit se trouver à bord d'un avion, l'exploitant de cet avion doit :
 - (i) sauvegarder les enregistrements pendant la durée d'exploitation spécifiée par l'Autorité, sauf pour les besoins d'essai et d'entretien des enregistreurs de paramètres, auquel cas il sera possible d'effacer jusqu'à une heure des enregistrements les plus anciens au moment de l'essai ;
 - (ii) et garder un document donnant les informations nécessaires à l'extraction et à la conversion des données enregistrées en unités techniques.

- (b) **Remise des enregistrements.** L'exploitant d'un avion sur lequel se trouve un enregistreur de vol doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en ait été faite par l'Autorité, remettre tout enregistrement disponible ou ayant été préservé, fait sur un enregistreur de vol.

(c) **Utilisation des enregistrements.** Un exploitant doit s'assurer que:

- (1) les enregistrements obtenus avec l'enregistreur de conversations ne peuvent pas être utilisés à des fins autres que pour l'enquête consécutive à un accident ou à un incident relevant d'un rapport obligatoire sauf accord de tous les membres d'équipage concernés ;
- (2) les enregistrements de l'enregistreur de paramètres ne peuvent pas être utilisés à des fins autres que pour l'enquête consécutive à un accident ou à un incident relevant d'un rapport obligatoire, sauf lorsque les dits enregistrements sont:
 - (i) utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou de maintenance ;
 - (ii) ou rendus anonymes ;
 - (iii) ou divulgués dans des conditions garantissant le secret.

4.2.10 CARNET DE ROUTE

(a) L'exploitant doit, pour chaque vol, conserver les informations suivantes sous la forme d'un carnet de route :

- (1) immatriculation de l'avion ;
- (2) date ;
- (3) noms des membres de l'équipage ;
- (4) fonctions des membres d'équipage ;
- (5) lieu de départ ;
- (6) lieu d'arrivée ;
- (7) heure de départ (heure bloc) ;
- (8) heure d'arrivée (heure bloc) ;
- (9) heures de vol ;
- (10) nature du vol ;
- (11) incidents, observations (le cas échéant) ;
- (12) et signature (ou équivalent) du commandant de bord.

(b) L'exploitant peut être autorisé par l'Autorité à ne pas tenir de carnet de route, ou certaines parties de celui-ci, à condition que les informations correspondantes soient disponibles dans un autre document.

- (c) L'exploitant doit s'assurer que les inscriptions au carnet de route sont effectuées au fur et à mesure, à l'encre ou au crayon indélébile.
- (d) Les carnets de route, une fois remplis, doivent être conservés pour permettre d'avoir un relevé complet des vols effectués au cours des six derniers mois.

4.2.11 INSTALLATIONS

- (a) Un exploitant doit veiller à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à la sécurité de l'avion et à la protection des passagers sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté, et fonctionnent correctement à cette fin.

Note- Par «moyens ordinaires» il faut entendre l'emploi des renseignements dont dispose l'exploitant au point de départ et qui sont, soit des renseignements officiels publiés par les services d'information aéronautique, soit des renseignements qu'il peut se procurer facilement à d'autres sources.

- (b) Tout exploitant doit s'arranger à disposer d'installations de services au sol appropriés dans chaque aéroport qu'il utilise pour assurer en toute sécurité les services d'assistance et de chargement de ses vols.
- (c) Un exploitant doit veiller à ce que toute insuffisance d'installations et services constatée au cours des vols soit signalée, sans retard excessif, aux autorités responsables des installations et services considérés.

4.2.12 PROGRAMMES D'EXPLOITATION

- (a) Dans l'établissement des programmes d'exploitation, l'exploitant, conduisant des vols programmés doit allouer assez de temps aux services sol pour l'assistance correcte de l'aéronef aux stations intermédiaires, et doit prendre en compte les vents dominants en route et la vitesse de croisière pour le type d'aéronef. Cette vitesse de croisière ne peut être supérieure à celle résultant de la vitesse spécifiée découlant de la puissance des moteurs.

4.2.13 EXIGENCES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION

- (a) Nul ne doit exploiter un aéronef sans disposer d'un système de contrôle et de supervision de l'exploitation approuvé par l'Autorité.
- (b) L'exploitant doit veiller à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.

- (c) L'exploitant doit donner des consignes d'exploitation et fournir des renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements doivent être consignés dans le manuel d'exploitation.
- (d) L'exploitant ne doit conduire une exploitation que sur des routes et dans des zones pour lesquelles il a reçu les autorisations nécessaires et doit aussi disposer des moyens de navigation et de communications exigés pour la conduite de l'exploitation envisagée.

4.2.14 MANUEL D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation conforme aux dispositions du présent règlement. Ce manuel d'exploitation doit être modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.
- (b) L'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On doit y trouver aussi des renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.
- (c) Le manuel d'exploitation doit être tenu constamment à jour.
- (d) Le manuel d'exploitation qui peut être constitué d'une ou de plusieurs parties distinctes doit contenir au moins les renseignements suivants :
 - (1) administration et supervision de l'exploitation ;
 - (2) programme de prévention des accidents et de sécurité des vols ;
 - (3) programme de formation du personnel ;
 - (4) fatigue et limitation du temps de vol des membres d'équipage ;
 - (5) préparation et exécution des vols ;
 - (6) performances de l'aéronef ;
 - (7) guides et cartes routiers ;
 - (8) altitudes minimales de vol ;
 - (9) recherches et sauvetage ;
 - (10) marchandises dangereuses ;
 - (11) navigation ;
 - (12) communications ;

(13) sûreté ;

(14) facteurs humains.

(e) Le manuel d'exploitation contiendra entre autres :

(1) les minima opérationnels de l'exploitant ainsi que les méthodes utilisées pour les calculer ;

(2) les minima opérationnels aérodromes ;

(3) les procédures de franchissement du seuil pour les approches de précision ;

(4) les procédures pour les relevées des quantités de carburant et de lubrifiant.

Note 1 - Les spécifications relatives à la teneur du manuel d'exploitation figurent dans la procédure d'application 4.2.14.

(f) L'exploitant doit remettre à l'Autorité un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant doit ajouter au manuel d'exploitation les éléments Obligatoires dont l'Autorité exigera l'insertion.

4.2.15 MANUEL D'UTILISATION DE L'AÉRONEF

(a) L'exploitant aérien peut établir et tenir à jour un manuel d'utilisation de l'aéronef à l'intention des membres d'équipage pour les aider dans l'utilisation de ses aéronefs.

(b) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit contenir :

(1) les procédures d'utilisation normalisées de l'aéronef ;

(2) dans les cas où le manuel de vol de l'aéronef n'est pas transporté à bord de l'aéronef, les données et les limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef, qui doivent être désignées clairement comme étant des exigences de ce manuel.

(c) L'exploitant aérien qui a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef doit soumettre à l'Autorité, pour approbation, un exemplaire du manuel et toutes les modifications qui y sont apportées.

(d) L'Autorité doit approuver le manuel d'utilisation de l'aéronef, et toutes les modifications qui y sont apportées avant toute utilisation.

(e) L'exploitant aérien qui a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef doit s'assurer qu'un exemplaire de ce manuel est transporté à bord de l'aéronef qui en est l'objet.

- (f) Il doit être procédé à la mise à jour du manuel de vol en y apportant les changements rendus obligatoires par l'Etat d'immatriculation.

Note 1 - Les spécifications relatives à la teneur du manuel d'utilisation figurent dans la procédure d'application 4.2.15

Note 2.- On trouve des éléments indicatifs sur l'application des facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

4.2.16 ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) **Composition de l'équipage de conduite.** Le transporteur aérien doit s'assurer que l'équipage de conduite n'est pas inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel d'exploitation. En plus de l'équipage minimal de conduite spécifié dans le manuel de vol, ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité, l'équipage de conduite doit comprendre les membres d'équipage de conduite qui pourront être nécessaires suivant le type de l'avion utilisé, le type d'exploitation considéré et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève des équipages de conduite.
- (b) **Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos.** L'exploitant doit élaborer des règles limitant le temps de vol et les périodes de service de vol et prévoyant des périodes de repos suffisantes pour tous les membres d'équipage. Ces règles doivent être conformes aux prescriptions du chapitre 9 de l'annexe 6 1^{ère} Partie du et elles doivent figurer dans le manuel d'exploitation.

4.2.17 DÉSIGNATION DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) Le transporteur aérien doit désigner un pilote qui fera fonction de pilote Commandant De Bord.

4.2.18 AUTORITÉ DU COMMANDANT DE BORD

- (a) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que toutes les personnes se trouvant à bord de l'avion obéissent à tous les ordres donnés par le commandant de bord dans le but d'assurer la sécurité de l'avion et des personnes ou des biens transportés conformément à la législation en vigueur.
- (b) Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord lorsque les portes sont fermées. Le pilote commandant de bord est également responsable de la conduite et de la sécurité de l'avion depuis le moment où celui-ci est prêt à se déplacer en vue du décollage jusqu'au

moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs utilisés comme groupes de propulsion primaires sont arrêtés.

- (c) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification, instituées conformément aux dispositions de la section 4.2.24, soient rigoureusement respectées.
- (d) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'avion se trouve impliqué et entraînant des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens.
- (e) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler à l'exploitant à la fin d'un vol tous les défauts constatés ou présumés de l'avion.
- (f) Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés à la section 4.2.10.

Note: les règles concernant les responsabilités du commandant de bord et de l'équipage de conduite sont décrites dans l'annexe 6.

4.2.19 ÉQUIPAGE DE CABINE

- (a) L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'Autorité et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'exploitant attribuera ces fonctions pour chaque type d'avion.
- (b) Chaque membre de l'équipage de cabine auquel ont été attribuées des fonctions relatives à l'évacuation d'urgence doit occuper un siège installé conformément aux exigences en matière de sièges équipage de cabine pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.
- (c) Chaque membre de l'équipage de cabine doit occuper un siège et boucler sa ceinture ou, si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

Note.- La disposition ci-dessus n'empêche pas le pilote commandant de bord d'ordonner que la ceinture de sécurité seulement soit bouclée, à d'autres moments que pendant le décollage et l'atterrissage.

- (d) L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation approuvé par l'Autorité, qui doit être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre de l'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions. Les membres de l'équipage de cabine doivent suivre chaque année un programme de formation. L'exploitant doit veiller, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne :

- (1) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence ;
- (2) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène et les trousse de premiers secours ;
- (3) si elle est en service dans des avions volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des avions pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression ;
- (4) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions ;
- (5) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers, et ait suivi le programme de formation concernant les marchandises dangereuses prévues à la section 6.4.5.16 ;
- (6) soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

Note. - On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation pour développer les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

(e) Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef ayant des passagers à bord lorsque le nombre de membre d'équipage de cabine est inférieur au nombre requis pour satisfaire aux exigences suivantes :

- (1) l'exploitant aérien doit, pour chaque type et modèle d'aéronef qu'il utilise, attribuer à chacun des membres d'équipage de cabine les fonctions que celui-ci doit exercer en cas d'urgence, y compris une évacuation d'urgence, et doit démontrer que ces fonctions peuvent être exercées de façon satisfaisante pour répondre à toute situation d'urgence pouvant raisonnablement être prévue, y compris l'éventualité de l'incapacité de l'un des membre d'équipage de cabine d'exercer ses fonctions ;
- (2) l'exploitant aérien doit s'assurer que les fonctions assignées en application du paragraphe (1) ci dessus sont précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

- (f) L'exploitant aérien peut utiliser un aéronef ayant des passagers à bord sans que l'équipage ne comprenne le nombre minimal de membre d'équipage de cabine visé au paragraphe (e) ci-dessus, s'il respecte les conditions suivantes :
- (1) il y est autorisé aux termes de son certificat de transporteur aérien;
 - (2) il a reçu une dérogation de l'Autorité.
- (g) Dans le cas d'un aéronef à plus d'un pont, le nombre de membres d'équipage de cabine à chaque pont doit être conforme aux exigences des paragraphes (e) et (f).
- (h) **Désignation d'un chef de cabine.** L'exploitant aérien doit désigner un chef de cabine lorsque l'équipage comprend plus d'un membre d'équipage de cabine.

4.2.20 MANUEL DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE.

- (a) L'exploitant aérien doit fournir au personnel de cabine un manuel de procédures acceptable pour l'Autorité. Ce manuel doit :
- (1) contenir les procédures, les politiques et procédures opérationnelles applicables aux équipages de cabine et au transport de passagers ;
 - (2) être spécifique au type et modèle d'aéronef contenant les détails de leurs procédures normales, d'exception, de secours et d'urgence ainsi que l'emplacement et l'utilisation de l'équipement de secours.

4.2.21 CARTES DE CONSIGNES PASSAGERS

- (a) L'exploitant doit mettre à bord de chaque aéronef de transports passagers, en des emplacements commodes pour l'usage de chaque passager, des cartes imprimées en supplément au briefing oral et contenant :
- (1) pictogrammes et méthodes indiquant l'utilisation des issues de secours ;
 - (2) autres instructions nécessaires pour l'utilisation des équipements de secours, et
 - (3) informations relatives aux restrictions et exigences associées à l'occupation de la rangée de sièges située à proximité des issues de secours.
- (b) L'exploitant doit s'assurer que chaque carte de consignes contient des informations qui sont relatives uniquement au type et modèle d'aéronef utilisé pour ce vol.

Note : des informations supplémentaires sur l'information à fournir aux passagers et les cartes de consignes sont fournies dans la Procédure d'Application PA.4.2.21.

4.2.22 TRANSPORT DE PASSAGERS DE CATÉGORIE SPÉCIALE

(a) Le Transporteur aérien doit établir des procédures pour le transport de passagers en situation spéciale tels que :

- (1) passagers à mobilité réduite ;
- (2) transport d'enfants (deux ans et plus à moins de douze ans) ;
- (3) transport des bébés (enfants de moins de deux ans) ;
- (4) transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts.

(b) **Transport de passagers à mobilité réduite.** L'exploitant doit :

- (1) établir des procédures pour le transport de passagers à mobilité réduite ;
- (2) s'assurer que les passagers à mobilité réduite ne se voient pas attribuer des sièges ou n'occupent pas de sièges où leur présence pourrait :
 - (i) gêner les membres d'équipage dans leurs tâches ;
 - (ii) obstruer l'accès à un équipement de sécurité ;
 - (iii) ou gêner l'évacuation d'urgence de l'avion.
- (3) La présence à bord de passagers à mobilité réduite doit être signalée au commandant de bord.
- (4) Un membre de l'équipage de cabine, ou à défaut de l'équipage de conduite, doit fournir les renseignements nécessaires au passager à mobilité réduite et à son accompagnateur, sur le chemin à prendre vers l'issue de secours appropriée et sur le meilleur moment pour commencer à se diriger vers celle-ci.

(c) **Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts.**

L'exploitant doit établir des procédures pour le transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts aux fins d'assurer la sécurité de l'avion et de ses occupants. Le transport de l'une quelconque de ces personnes doit être notifié au commandant de bord.

4.2.23 PROGRAMMES DE FORMATION

(a) L'exploitant doit instituer et appliquer un programme d'instruction au sol et en vol agréé par l'Autorité, qui doit garantir que chaque membre de l'équipage de conduite ou personne remplissant des fonctions de contrôle d'exploitation reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées.

- (b) Des moyens d'instruction au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, selon les règlements de l'Autorité, doivent être prévus. Le programme d'instruction doit consister en un stage d'entraînement au sol et en vol sur le ou les types d'avions à bord desquels le membre d'équipage de conduite exerce ses fonctions; il doit porter notamment sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et sur des exercices s'appliquant à tous types de cas d'urgence, de situations ou de procédures d'exception résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou autres anomalies affectant les groupes motopropulseurs, la cellule ou les servitudes de l'avion. Le programme d'instruction doit porter également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux performances humaines ainsi que sur le transport des marchandises dangereuses. L'instruction donnée à chaque membre d'équipage de conduite, tout particulièrement en matière de procédures d'exception ou d'urgence, doit garantir que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite. Ce programme d'instruction doit être répété à intervalles réguliers, déterminés par l'Autorité, et doit comprendre un examen de compétence.
- (c) Tout exploitant aérien doit disposer d'un manuel de formation approuvé par l'Autorité comprenant la politique générale de formation, de contrôle et de conservation des dossiers.
- (d) Tout exploitant aérien doit soumettre à l'Autorité toute révision d'un programme approuvé de formation, et doit recevoir une approbation écrite de l'Autorité avant que cette révision ne puisse être utilisée.

Note : voir la Procédure d'Application PA.4.2.23 pour un exemple de plan de programme de formation.

4.2.24 LISTES DE VERIFICATION (CHECK LISTS)

- (a) L'exploitant aérien doit établir des listes de vérifications pour chaque type d'aéronef qu'il utilise et mettre les parties applicables de la liste à la portée des membres d'équipage.
- (b) Les listes de vérification prévues au paragraphe (a) ci-dessus doivent être utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification doivent respecter les principes des facteurs humains.
- (c) L'exploitant aérien doit s'assurer que les listes de vérification sont conçues de telle sorte qu'un membre d'équipage de conduite n'aura pas besoin de faire recours à sa mémoire pour les items à contrôler.
- (d) L'exploitant aérien doit faire en sorte que les procédures approuvées soient facilement utilisables dans le poste de pilotage de chaque aéronef et que l'équipage de conduite doit les suivre obligatoirement en exploitant l'aéronef.

Note - On trouve des éléments indicatifs sur l'application des facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

4.2.25 LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (LME)

- (a) L'exploitant doit faire figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'Autorité, qui doit permettre au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance. S'il n'est pas l'Etat d'immatriculation, l'Autorité doit s'assurer que la LME ne remet pas en cause la conformité de l'avion avec le règlement de navigabilité applicable dans l'Etat d'immatriculation.
- (b) L'exploitant doit établir, pour chaque aéronef une liste minimale d'équipements (L.M.E.), approuvée par l'Autorité. Celle-ci doit être basée sur, mais pas moins restrictive que, la liste minimale d'équipements de référence ou Master MEL (L.M.E.R.) correspondante (si elle existe) acceptée par l'Autorité.
- (c) L'exploitant ne doit exploiter un avion qu'en conformité avec la L.M.E., sauf autorisation de l'Autorité. Une telle autorisation ne permettra en aucun cas une exploitation en dehors des restrictions de la L.M.E.R. Les conditions d'établissement, ainsi que les procédures d'acceptations et d'approbations des L.M.E.R et des L.M.E sont précisées dans la procédure d'application relative à l'établissement de la LME.

4.2.26 LISTE D'ÉCARTS DE CONFIGURATION (LEC)

- (a) L'exploitant doit fournir à l'usage des membres d'équipage de conduite, personnel de maintenance et personnes affectées aux fonctions de contrôle d'exploitation pendant l'exercice de leurs tâches, une Liste d'Écarts de Configuration (LEC) spécifique au type d'aéronef et approuvée par l'Autorité. Le manuel d'exploitation doit contenir des procédures d'exploitation acceptables pour l'Autorité et en conformité aux exigences de la LEC.

4.2.27 DONNÉES DE PERFORMANCE

- (a) L'exploitant doit s'assurer que les données approuvées relatives aux performances et figurant dans le manuel de vol sont utilisées afin de déterminer la conformité aux exigences stipulées dans la partie appropriée, complétées si nécessaire par d'autres données acceptables pour l'Autorité.

4.2.28 CHARGEMENT, MASSE ET CENTRAGE

- (a) Tout exploitant doit disposer d'un système approuvé par l'Autorité pour obtenir, maintenir et distribuer au personnel approprié les informations à jour relatives à la masse et au centrage de chaque aéronef qu'il exploite.

- (b) L'exploitant doit s'assurer que, quelle que soit la phase de l'exploitation, le chargement, la masse et le centrage de l'avion sont conformes aux limites spécifiées dans le manuel de vol approuvé ou le manuel d'exploitation, si celui-ci est plus restrictif.
- (c) L'exploitant doit établir la masse et le centrage de tout avion sur la base d'une pesée réelle préalablement à la mise en service, puis à intervalles de 4 ans si les masses individuelles avion sont utilisées et de 9 ans si les masses de flotte sont utilisées. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage doivent être pris en compte et dûment renseignés. De plus, les avions doivent faire l'objet d'une nouvelle pesée si l'effet des modifications sur la masse et le centrage n'est pas connu de manière exacte.
- (d) L'exploitant doit déterminer la masse de tous les éléments d'exploitation et des membres d'équipage inclus dans la masse de base, par pesée ou par utilisation de masses forfaitaires. L'influence de leur position dans l'avion sur le centrage doit être déterminée.
- (e) L'exploitant doit établir la masse de la charge marchande, y compris tout ballast, par pesée réelle ou si approuvé par l'Autorité, déterminer la masse marchande par référence à des masses forfaitaires des passagers et des bagages.
- (f) L'exploitant doit déterminer la masse de la charge en carburant sur la base de la densité réelle ou, si celle-ci n'est pas connue, d'une densité standard calculée conformément à une méthode décrite dans le manuel d'exploitation.
- (g) L'exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation les principes et les méthodes utilisés pour la fourniture de services au sol, le chargement et pour le système de masse et centrage, répondant aux exigences du présent chapitre. Ce système doit couvrir tous les types d'exploitations prévues.

4.2.29 DONNÉES AÉRONAUTIQUES

- (a) L'exploitant doit disposer d'un système approuvé par l'Autorité pour obtenir, maintenir et distribuer au personnel approprié des données aéronautiques à jour pour toute route et aéroport qu'il utilise.
- (b) Le système approuvé par l'Autorité doit fournir des données à jour sur les obstacles pour les calculs de performances de départ et d'arrivée.
- (c) En déterminant si les dispositions de l'annexe 6 relatives au paragraphe (b) ci-dessus sont respectées, l'exploitant doit tenir compte de la précision du tracé des cartes.

Note : voir la Procédure d'Application PA: 4.2.29 pour les renseignements spécifiques d'aéroport à consigner dans le système de vérification de données aéronautiques.

4.2.30 GUIDE ROUTIER

- (a) L'exploitant doit fournir à l'usage des membres d'équipage de conduite et personnes assignées aux fonctions de contrôle d'exploitation pendant l'exercice de leurs tâches, un guide routier et des cartes aéronautiques approuvés par l'Autorité.
- (b) Le guide routier et les cartes aéronautiques doivent être à jour et appropriés pour les types et zones d'exploitation prévus d'être exploités par L'exploitant.

4.2.31 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

- (a) L'exploitant doit s'assurer que lorsqu'un vol doit s'effectuer conformément aux règles de vol à vue, il ne doit être entrepris que si des messages météorologiques récents (ou une combinaison de messages récents et de prévisions) indiquent que les conditions météorologiques le long de la route (ou de la partie de la route qui doit être parcourue conformément aux règles de vol à vue) seront, le moment venu, de nature à rendre possible l'application de ces règles.
- (b) L'exploitant doit s'assurer qu'un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments ne doit être entrepris que si l'on dispose de renseignements indiquant que les conditions à l'aérodrome d'atterrissage prévu ou, si un aérodrome de dégagement à destination est requis, à un aérodrome de dégagement à destination au moins seront, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de cet aérodrome.
- (c) L'exploitant ne doit utiliser que des sources officielles pour les bulletins et prévisions météorologiques approuvées ou acceptées par l'Autorité en matière de décisions relatives à l'exploitation.

Note : voir Procédure d'Application PA.4.2.31 - Conditions météorologiques fixant les exigences supplémentaires en matière de sources de bulletins météorologiques satisfaisants pour la planification des vols et le contrôle des mouvements en exploitation.

4.2.32 PROGRAMME DE DÉGIVRAGE ET ANTI-GIVRAGE

- (a) L'exploitant doit s'assurer qu'un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne doit être entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.
- (b) L'exploitant doit s'assurer qu'un vol qu'il est prévu d'effectuer en conditions de givrage au sol observées ou présumées ou qui risque d'être exposé à de telles conditions ne doit être entrepris que si l'avion a fait l'objet d'une inspection givrage et, au besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié.

Les accumulations de glace et autres contaminants d'origine naturelle seront enlevés afin de maintenir l'avion en état de navigabilité avant le décollage.

Note : voir Procédure d'Application PA.4.2.32 – pour les détails des exigences relatives au programme de dégivrage et anti-givrage au sol d'un exploitant.

4.2.33 SYSTÈME DE SUPERVISION ET DE CONTRÔLE D'EXPLOITATION

- (a) Pour les vols dont le programme est publié, tout exploitant doit disposer d'un système adéquat de régulation et de surveillance convenables des vols programmés et en cours, approuvé par l'Autorité.
- (b) Le système de régulation et de surveillance doit disposer de centres de régulation, convenables à l'exploitation devant être conduite, localisés à des points nécessaires afin de garantir d'une manière adéquate la préparation et la régulation des vols programmés.
- (c) Pour les vols programmés, tout centre de régulation fournissant des services à l'exploitant doit disposer d'assez d'agents techniques d'exploitation qualifiés afin d'assurer un contrôle d'exploitation correct de chaque vol.

Note 1: Le contrôle de l'exploitation signifie la pratique par l'exploitant, dans l'intérêt de la sécurité, de la responsabilité pour le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement d'un vol. Ceci n'implique pas l'exigence de dispatcheurs détenteurs de licences ni d'un système de surveillance actif pendant la totalité du vol.

Note 2 : L'organisation et les méthodes établies pour exercer le contrôle de l'exploitation devraient être incluses dans le manuel d'exploitation et devraient couvrir au moins une description des responsabilités concernant le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement de chaque vol.

4.2.34 SYSTÈME DE SUIVI DES VOLS CHARTER

- (a) Pour les vols charters, tout exploitant doit disposer d'un système approuvé par l'Autorité pour fournir des documents de préparation des vols et déterminer les heures de départ et d'arrivée de ses vols à tous les aéroports.
- (b) Le système décrit au paragraphe (a) doit avoir un moyen de communication à travers des installations privées ou publiques disponibles pour contrôler les départs et arrivées à tous les aéroports, incluant les vols déroutés.
- (c) Pour tout aéronef en dessous de 5700 kg, il n'est pas exigé d'un exploitant de disposer de système de suivi de vol pour chaque vol pour lequel un plan de vol ATC est déposé et qui reste valable jusqu'à l'arrivée à destination.

Note : voir Procédure d'Application PA.4.2.34 – pour des exigences supplémentaires relatives au système de suivi des vols d'un exploitant.

4.2.35 ÉQUIPEMENTS DE COMMUNICATION

- (a) L'exploitant ne peut exploiter un avion que si ce dernier est doté de l'équipement radio exigé et adapté au type d'exploitation poursuivi.
- (b) Lorsque deux systèmes radio indépendants (distincts et complets) sont exigés par cette section, chaque système doit être équipé d'une installation d'antenne indépendante, toutefois, dans le cas des antennes rigides non filaires ou dans le cas d'installation de fiabilité équivalente, une antenne unique peut être utilisée.
- (c) L'équipement radio exigé pour la conformité au paragraphe ci-dessus doit également permettre la communication sur la fréquence aéronautique d'urgence 121.5 MHz.
- (d) Pour les vols de transport passagers dont le programme est publié, tout exploitant doit pouvoir disposer de moyens de radio communications rapides et fiables pour entrer en contact avec tous les vols opérant sur l'ensemble du réseau de l'exploitant sous les conditions normales d'exploitation.

4.2.36 ALTITUDES MINIMALES DE VOL

- (a) Tout exploitant doit être autorisé à fixer des altitudes minimales de vol sur les routes qu'il parcourt et pour lesquelles l'Etat survolé ou l'Etat responsable a fixé des altitudes minimales de vol, à condition que ces altitudes ne soient pas inférieures à celles établies par ledit Etat, sauf si elles ont été expressément approuvées.
- (b) L'exploitant doit spécifier la méthode qu'il a l'intention d'adopter pour déterminer les altitudes minimales de vol sur les routes pour lesquelles l'Etat survolé, ou l'Etat responsable, n'a pas fixé d'altitude minimale de vol, et il doit indiquer cette méthode dans le manuel d'exploitation. Les altitudes minimales de vol déterminées conformément à cette méthode ne doivent pas être inférieures à la hauteur minimale spécifiée par l'Annexe 2 de l'OACI.
- (c) la méthode adoptée pour établir les altitudes minimales de vol doivent être approuvée par l'Autorité.
- (d) l'Autorité doit approuver cette méthode qu'après avoir étudié soigneusement l'influence probable des facteurs suivants sur la sécurité du vol considéré:
 - (1) précision et fiabilité avec lesquelles la position de l'avion peut être déterminée ;
 - (2) imprécisions dans les indications des altimètres utilisés ;
 - (3) caractéristiques topographiques (par exemple accidents de terrain) ;
 - (4) probabilité de conditions atmosphériques défavorables en cours de route (par exemple forte turbulence, courants descendants) ;
 - (5) imprécisions possibles des cartes aéronautiques ;
 - (6) réglementation de l'espace aérien.

4.2.37 MINIMA OPÉRATIONNELS D'AÉRODROME

- (a) L'exploitant doit établir des minima opérationnels d'aérodrome pour chacun des aérodromes qu'il est appelé à utiliser, et il doit faire approuver par l'Autorité la méthode utilisée pour déterminer ces minima. Ces minima ne doivent pas être inférieurs à ceux qui, pourraient être établis, pour chacun de ces aérodromes, par l'Etat sur le territoire duquel l'aérodrome est situé, sauf s'ils ont été expressément approuvés par cet Etat.
- (b) Les éléments ci-après doivent être intégralement pris en compte par l'exploitant pour l'établissement des minima opérationnels d'aérodrome pour une opération donnée :
- (1) type, performances et caractéristiques de manoeuvrabilité de l'avion ;
 - (2) composition de l'équipage de conduite, compétence et expérience de ses membres ;
 - (3) dimensions et caractéristiques des pistes appelées à être utilisées ;
 - (4) mesure dans laquelle les aides au sol, visuelles et non visuelles, existantes répondent aux besoins, ainsi que leurs performances ;
 - (5) équipement disponible à bord de l'avion pour la navigation et/ou le contrôle de la trajectoire de vol au cours de l'approche suivie d'un atterrissage et au cours de l'approche interrompue; obstacles situés dans les aires d'approche et d'approche interrompue et altitude/hauteur de franchissement d'obstacles à utiliser pour la procédure d'approche aux instruments ;
 - (6) moyens utilisés pour déterminer et communiquer les conditions météorologiques ;
 - (7) obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires.
- Note.- Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des éléments indicatifs sur l'établissement des minima opérationnels d'aérodrome.*
- (c) Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments des catégories II et III ne doivent être autorisées que si la RVR est communiquée.
- (d) Pour les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments, des minima opérationnels d'aérodrome inférieurs à 800 m, en ce qui concerne la visibilité, ne sont autorisés que si l'on dispose de la RVR.

4.2.38 HAUTEUR DE FRANCHISSEMENT DU SEUIL POUR LES APPROCHES DE PRÉCISION

- (a) L'exploitant doit établir des procédures opérationnelles destinées à garantir qu'un avion effectuant des approches de précision franchira le seuil, alors qu'il se trouve en configuration et en assiette d'atterrissage, avec une marge suffisante pour la sécurité.

4.2.39 ROUTES ET ZONES D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant doit s'assurer que son exploitation est effectuée uniquement sur des routes ou dans des zones telles que :
- (1) des installations et les services au sol, incluant les services météorologiques, sont fournis et sont appropriés à l'exploitation prévue ;
 - (2) les performances de l'avion qu'il est prévu d'utiliser permettent de satisfaire aux exigences en matière d'altitude minimale de vol ;
 - (3) les équipements de l'avion qu'il est prévu d'utiliser satisfont aux exigences minimales relatives à l'exploitation prévue ;
 - (4) les cartes et fiches appropriées sont disponibles ;
 - (5) pour une exploitation de bimoteurs, des aéroports adéquats doivent être disponibles dans les limites de temps et de distance ;
 - (6) pour une exploitation de monomoteur, il existe des aires permettant la réalisation d'un atterrissage forcé en sécurité.
- (b) L'exploitant doit s'assurer que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route ou de zone d'exploitation imposées par l'Autorité.

4.2.40 PRÉCISION DE LA NAVIGATION

- (a) L'exploitant, sur chaque route ou zone de son exploitation doit disposer de systèmes et équipements de navigation capables de permettre la navigation de l'aéronef :
- (1) avec un degré de précision conforme aux exigences des services de la circulation aérienne; et
 - (2) vers des aéroports avec un degré de précision nécessaire pour le vol concerné.
- (b) Dans des situations sans système de référence de navigation adéquat, l'Autorité peut autoriser des vols de jour VFR qui peuvent être conduits en toute sécurité par pilotage à vue en se basant sur les caractéristiques du terrain.

- (c) A l'exception de certaines aides à la navigation exigées pour des routes en direction d'aéroports de dégagement, l'Autorité listera sur les spécifications d'exploitation de l'exploitant les aides au sol non visuelles exigées pour l'approbation des routes en dehors de l'espace contrôlé.
- (d) Les aides au sol non visuelles ne sont pas exigées pour les vols de nuit en VFR sur les routes que le détenteur de certificat expose et que ces routes disposent de repères fiables, éclairés et adéquats pour la sécurité des vols.
- (e) L'exploitation sur les segments de route par utilisation de moyens de navigation célestes ou autres équipements de navigation spéciaux doit être approuvée par l'Autorité.

4.2.41 PRÉPARATION DES VOLS

- (a) Pour chaque vol prévu, il doit être établi un plan de vol exploitation. Le plan de vol exploitation doit être approuvé et signé par le pilote commandant de bord et, s'il y a lieu, signé par l'agent technique d'exploitation, et copie sera remise à l'exploitant ou à un agent désigné; s'il ne peut être remis, il doit être déposé à l'administration de l'aéroport ou en un endroit convenable à l'aérodrome de départ.
- (b) Aucun vol ne doit être entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié que :
 - (1) l'avion est apte à effectuer le vol ;
 - (2) la configuration de l'avion est en accord avec la liste des déviations tolérées (LEC) ;
 - (3) les équipements et instruments exigés pour la conduite du vol sont disponibles ;
 - (4) les équipements et instruments fonctionnent sauf cas prévu par la liste minimale d'équipements (L.M.E.) ;
 - (5) il a été délivré une fiche de maintenance se rapportant à l'avion conformément aux dispositions de la section 4.3.14 ;
 - (6) les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite du vol sont disponibles à bord ;
 - (7) les documents, l'information complémentaire et les formulaires qui doivent être disponibles sont à bord ;
 - (8) les cartes, les fiches et tous documents associés ou la documentation équivalente, à jour, sont disponibles pour faire face aux besoins de l'opération envisagée, y compris tout déroutement qu'il est raisonnable d'envisager ;

- (9) les installations et services au sol exigés pour le vol prévu sont disponibles et appropriés ;
 - (10) les dispositions spécifiées dans le manuel d'exploitation afférentes aux exigences en matière de carburant, d'huile et d'oxygène, aux altitudes minimales de sécurité, aux minima opérationnels d'aérodrome et à l'accessibilité des aérodromes de dégagement et de déroutement, si nécessaire, peuvent être respectées pour le vol prévu ;
 - (11) le chargement est correctement réparti et arrimé en toute sécurité ;
 - (12) la masse de l'avion au début de la course de roulement au décollage est telle que le vol peut être effectué conformément aux dispositions applicables ;
 - (13) toute limitation opérationnelle applicable s'ajoutant à celles couvertes par les paragraphes (9) et (11) ci-dessus peut être respectée.
- (c) Après usage, les fiches de préparation de vol seront conservées pendant trois mois par l'exploitant.

Note : L'annexe 6 1^{ère} contient les règles concernant la préparation des vols.

4.2.42 APPROBATION ETOPS

- (a) L'exploitant ne doit pas entreprendre d'opérations, au delà des seuils déterminés par la distance maximum d'éloignement d'un aérodrome adéquat pour les avions bimoteurs sans approbation ETOPS, à moins d'y être autorisé par l'Autorité.
- (b) Tout exploitant postulant à une approbation ETOPS (vols à grande distance des avions à deux turbomachines) doit démontrer à l'Autorité que:
 - (1) le certificat de navigabilité de type de l'avion,
 - (2) la fiabilité des groupes motopropulseurs, et
 - (3) les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, les procédures de régulation des vols et les programmes de formation des équipages de l'exploitant,
 procurent le niveau général de sécurité prévu dans les dispositions des RAF 06 et ou du manuel de procédures relatives à l'exploitation technique des aéronefs. Cette évaluation tiendra compte de la route à suivre, des conditions d'exploitation prévues et de l'emplacement d'aérodromes de dégagement en route adéquats.

4.3 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

4.3.1 RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

- (a) Tout transporteur aérien doit veiller à ce que :

- (1) chaque avion qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité ;
 - (2) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement ;
 - (3) le certificat de navigabilité de chaque avion qu'il exploite demeure valide.
- (b) Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un avion s'il n'est pas entretenu et remis en service soit par un organisme agréé conformément aux sections 4.3.8 à 4.3.14, soit dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptables pour l'Etat d'immatriculation.
- (c) Lorsque l'État d'immatriculation accepte un système équivalent, la personne qui signe la fiche de maintenance doit être titulaire d'une licence délivrée conformément au RAF 01.
- (d) L'exploitant doit recourir à une personne ou à un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.
- (e) L'exploitant doit veiller à ce que la maintenance de ses avions soit effectuée conformément au programme de maintenance.

4.3.2 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

- (a) L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de contrôle de maintenance acceptable pour l'Etat d'immatriculation en conformité avec les exigences du paragraphe (b) ci-dessous.
- (b) Le manuel de contrôle de maintenance prévu au paragraphe (a), qui peut être publié en partie distincte, doit contenir au moins les renseignements suivants :
- (1) une description des procédures exigées au paragraphe 4.3.1 (a) comprenant, s'il y a lieu :
 - (i) une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé ;
 - (ii) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des fiches de maintenance lorsque les travaux sont effectués dans le cadre d'un système autre que celui d'un organisme de maintenance agréé ;
 - (2) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question en 4.3.1 (d) ;
 - (3) un renvoi au programme de maintenance dont il est question en 4.3.3 (a) ;
 - (4) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant exigés par 4.3.6.

- (5) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément à 4.3.4 (a) ;
 - (6) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;
 - (7) une description des procédures à suivre pour respecter 4.3.4 (b), concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;
 - (8) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
 - (9) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;
 - (10) une description des types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;
 - (11) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées ;
 - (12) une description des procédures à suivre pour notifier à l'Etat d'immatriculation les cas importants survenus en service.
- (c) L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de contrôle de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment mis à jour.
- (d) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.
- (e) L'exploitant doit fournir à l'État de l'exploitant et à l'Etat d'immatriculation un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, et il doit incorporer dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'Autorité de l'Etat de l'exploitant ou de l'Etat d'immatriculation exigera l'insertion.

Note: Voir la Procédure d'Application 4.3.2 pour un schéma des sujets spécifiques devant être inclus selon le cas dans le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant aérien.

4.3.3 PROGRAMME DE MAINTENANCE

- (a) L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme de maintenance approuvé par l'Etat d'immatriculation, qui contient au moins les renseignements exigés au paragraphe (b) ci-dessous.
- (b) Le programme de maintenance pour chaque aéronef exigé par le paragraphe (a) ci-dessus doit contenir au moins les renseignements suivants :
 - (1) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'avion ;
 - (2) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;
 - (3) les procédures permettant de modifier les dispositions des paragraphes (1) et (2) ci-dessus, ou de s'en écarter ;
 - (4) le cas échéant, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des groupes motopropulseurs.
- (c) La conception du programme de maintenance de l'exploitant doit respecter les principes des facteurs humains.
- (d) les tâches de maintenance et les intervalles rendus obligatoires comme indiqués dans l'approbation de la conception de type doivent être identifiés comme tels.
- (e) le programme de maintenance doit être basé sur les renseignements fournis par l'Etat de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef, et toute information additionnelle basée sur l'expérience de l'exploitant.
- (f) L'exploitant doit communiquer sans délai des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme de maintenance à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme de maintenance a été distribué.

4.3.4 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 Kg doit suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et fournir les renseignements prescrits par l'Etat d'immatriculation, en employant le système spécifié dans le RAF 06.

- (b) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg doit obtenir et évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et mettre ensuite en oeuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'État d'immatriculation.

4.3.5 COMPTE RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT (CRM)

- (a) L'exploitant doit utiliser un compte rendu matériel (C.R.M.) contenant les informations suivantes pour chaque avion :
- (1) les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ;
 - (2) le certificat d'approbation pour remise en service de l'avion en cours de validité ;
 - (3) l'attestation de maintenance en cours de validité, indiquant l'état de maintenance de l'avion quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus, à moins que l'Autorité ne donne son accord pour que l'attestation de maintenance soit conservée ailleurs ;
 - (4) la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'avion ;
 - (5) et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à la maintenance.
- (b) Le C.R.M. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'Autorité.

Note : Procédures d'application – Voir PA 4.3.5 pour les informations supplémentaires pouvant être mentionnées dans un CRM par l'exploitant.

4.3.6 ENREGISTREMENT DES TRAVAUX DE MAINTENANCE

- (a) L'exploitant doit s'assurer que le C.R.M. de l'avion est conservé pendant 24 mois après la date de la dernière inscription.
- (b) L'exploitant doit s'assurer de l'établissement d'un système pour conserver, sous une forme acceptable par l'Autorité, les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :
- (1) tous les rapports d'entretien détaillés relatifs à l'avion ou à tout élément de l'avion qui y est installé - 24 mois après que l'avion ou l'élément de l'avion a été approuvé pour remise en service ;
 - (2) le temps total et les cycles de vol écoulés, selon le cas, de l'avion et de tous les éléments de l'avion à vie limitée - 12 mois après que l'avion a été définitivement retiré du service ;
 - (3) le temps de vol et les cycles écoulés, selon le cas, depuis la dernière révision générale de l'avion ou de tout élément d'avion sujet à révision générale - jusqu'à ce que la dernière

révision générale de l'avion ou élément d'avion ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails ;

- (4) l'état d'inspection en cours de l'avion tel que la conformité avec le manuel d'entretien approuvé de l'exploitant puisse être établie - jusqu'à ce que l'inspection de l'avion ou de l'élément de l'avion ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails ;
 - (5) l'état en cours des consignes de navigabilité applicables à l'avion et aux composants de l'avion - 12 mois après que l'avion a été définitivement retiré du service ;
 - (6) et des détails des modifications et réparations effectuées sur l'avion, les moteurs, les hélices et tout élément vital pour la sécurité en vol - 12 mois après que l'avion a été définitivement retiré du service.
- (c) L'exploitant doit s'assurer que lorsque l'avion est transféré définitivement d'un exploitant à un autre les enregistrements spécifiés aux paragraphes (a) et (b) sont également transférés et que les périodes stipulées continuent à s'appliquer.

4.3.7 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que toutes les modifications et réparations soient conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour l'État d'immatriculation. L'exploitant doit établir des procédures pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

4.3.8 ORGANISME DE MAINTENANCE AGRÉÉ (OMA)

- (a) L'agrément par un État d'un organisme de maintenance doit dépendre de la capacité de l'organisme demandeur de démontrer qu'il satisfait aux dispositions des sections 4.3.8 à 4.3.14.
- (b) Le document d'agrément doit contenir au moins les renseignements suivants:
- (1) nom et emplacement de l'organisme ;
 - (2) date de délivrance et période de validité ;
 - (3) conditions de l'agrément.
- (c) Le maintien de la validité de l'agrément doit dépendre de la capacité de l'organisme de continuer à respecter les dispositions des sections 4.3.8 à 4.3.14, qui concernent les organismes de maintenance agréés.

4.3.9 MANUEL DE PROCÉDURES DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE

- (a) L'organisme de maintenance doit mettre à la disposition du personnel de maintenance intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de procédures contenant les renseignements suivants, qui peut être publié en plusieurs parties distinctes :
- (1) une description générale de l'étendue des travaux autorisés au titre des conditions d'agrément de l'organisme ;
 - (2) une description des procédures et du système d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme exigés par la section 4.3.10 ;
 - (3) une description générale des installations de l'organisme ;
 - (4) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question au paragraphe 4.3.12 (a) ;
 - (5) une description des procédures d'établissement de la compétence du personnel de maintenance conformément au paragraphe 4.3.12 (c) ;
 - (6) une description de la méthode à utiliser pour établir et conserver les états de maintenance exigés par la section 4.3.6 ;
 - (7) une description des procédures d'établissement et des conditions de signature des fiches de maintenance ;
 - (8) le personnel autorisé à signer les fiches de maintenance et l'étendue de ses pouvoirs ;
 - (9) une description des éventuelles procédures supplémentaires suivies pour respecter les procédures et les spécifications de maintenance des exploitants ;
 - (10) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications du RAF 06, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;
 - (11) une description des procédures à suivre pour recevoir et évaluer toutes les données de navigabilité nécessaires du titulaire du certificat de type ou de l'organisme de conception de type, ainsi que pour modifier ces données et les diffuser à l'intérieur de l'organisme de maintenance.
- (b) L'organisme de maintenance doit veiller à ce que le manuel de procédures soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.
- (c) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de procédures doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

4.3.10 PROCÉDURES DE MAINTENANCE ET SYSTÈME D'ASSURANCE DE LA QUALITÉ

- (a) L'organisme de maintenance doit établir des procédures qui garantissent de bonnes pratiques de maintenance et le respect de toutes les dispositions pertinentes du présent chapitre et qui sont acceptables pour l'État qui délivre l'agrément.
- (b) L'organisme de maintenance doit veiller au respect du paragraphe (a) ci-dessus en mettant en place soit un système indépendant d'assurance de la qualité lui permettant de vérifier la conformité avec les procédures et le bien-fondé de celles-ci, soit un système d'inspection lui permettant de s'assurer que tous les travaux de maintenance ont été effectués convenablement.

4.3.11 INSTALLATIONS DE MAINTENANCE

L'OMA doit veiller à ce que :

- (a) les installations et l'environnement de travail conviennent aux tâches à effectuer ;
- (b) l'organisme de maintenance dispose des données techniques, des équipements, des outils et des matériaux nécessaires à l'exécution des travaux pour lesquels il a été agréé ;
- (c) des installations soient prévues pour le stockage des pièces de rechange, des équipements, des outils et des matériaux. Les conditions de stockage doivent garantir la sûreté des articles entreposés et éviter qu'ils ne se détériorent ou soient endommagés.

4.3.12 PERSONNEL DE MAINTENANCE

- (a) L'organisme de maintenance doit désigner une ou plusieurs personnes dont les responsabilités comprendront celles de veiller à ce que l'organisme respecte les dispositions de 4.3.8 à 4.3.14, qui concernent les organismes de maintenance agréés.
- (b) L'organisme de maintenance doit employer le personnel nécessaire à la planification, à l'exécution, à la supervision, à l'inspection et à l'acceptation des travaux à effectuer.
- (c) La compétence du personnel de maintenance doit être établie selon une procédure et en fonction d'un niveau acceptable pour l'Autorité qui délivre l'agrément. Les personnes qui signent les fiches de maintenance ont les qualifications exigées par le RAF 01.
- (d) L'organisme de maintenance doit veiller à ce que tout le personnel de maintenance reçoive une formation initiale et une formation périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées. Le programme de formation établi par l'organisme de maintenance doit comprendre une formation théorique et pratique sur les performances humaines, y compris la coordination avec les autres membres de personnel de maintenance et avec les équipages de conduite.

Note - On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation pour développer les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc OACI - 9683).

4.3.13 LIMITATIONS DES TEMPS DE REPOS ET DE TRAVAIL DE PERSONNES ASSURANT LES TÂCHES DE MAINTENANCE SUR AÉRONEF D'UN EXPLOITANT

- (a) Nul ne peut assigner, ni ne doit exécuter des tâches de maintenance pour un aéronef certifié pour le transport aérien commercial, à moins que cette personne n'ait disposé d'une période de repos minimale de 8 heures avant le début des travaux.
- (b) Nul ne peut programmer une personne pour exécuter des tâches de maintenance pour un aéronef certifié pour le transport aérien commercial pour plus de 12 heures d'affilée de travail.
- (c) Dans des situations impliquant une panne d'aéronef non prévue, les personnes chargées de l'exécution des tâches de maintenance pour l'aéronef certifié pour le transport aérien commercial peuvent continuer les travaux :
 - (1) Au delà de 16 heures consécutives ; ou
 - (2) 20 heures dans les 24 heures consécutives.
- (d) À l'issue de périodes de tâches non programmées, la personne exécutant des tâches de maintenance pour aéronef doit disposer d'une période de repos obligatoire de 10 heures.
- (e) L'exploitant doit relever la personne exécutant des tâches de maintenance de tout service pendant un temps de travail d'affilée de 24 heures sur toute période consécutive de 7 jours.

4.3.14 FICHE DE MAINTENANCE

- (a) Une fiche de maintenance doit être remplie et signée pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux données approuvées et aux procédures décrites dans le manuel de procédures de l'organisme de maintenance.
- (b) Une fiche de maintenance doit contenir une attestation comprenant :
 - (1) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;
 - (2) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
 - (3) le cas échéant, le nom de l'organisme de maintenance agréé ;
 - (4) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.

4.4 SÛRETÉ

4.4.1 EXIGENCES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

- (a) Sans préjudice de la réglementation relative à la sûreté des aéroports et des programmes de sûreté applicables sur les escales étrangères, l'exploitant doit s'assurer que tous les personnels d'exploitation concernés connaissent et satisfont aux exigences pertinentes du programme national de sûreté.

Note. - Les spécifications relatives à la teneur du manuel de sûreté de l'exploitant figurent dans la procédure d'application 4.4.1.

4.4.2 PROGRAMMES DE FORMATION

- (a) L'exploitant doit établir, mettre à jour et mener les programmes de formation approuvés permettant à ses personnels navigants de prendre les actions appropriées à la prévention des actes illicites telles que le sabotage ou la capture illicite de l'avion et minimiser les conséquences de tels événements s'ils devaient survenir. Chaque membre d'équipage doit avoir connaissance et être compétent sur tous les points pertinents du programme de formation.
- (b) L'exploitant doit instituer et appliquer aussi un programme de formation afin d'enseigner aux employés de l'exploitant des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par avion pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.
- (c) Le programme de formation doit être compatible avec le programme national de sûreté.

4.4.3 RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

- (a) Suite à un acte illicite contre l'aviation civile à bord d'un avion, le commandant de bord ou, en son absence, l'exploitant doit soumettre sans délai un rapport sur un tel acte à l'autorité locale désignée ainsi qu'à l'Autorité compétente.

4.4.4 LISTE TYPE DES OPÉRATIONS DE FOUILLE DE L'AVION

- (a) L'exploitant doit s'assurer de la disponibilité à bord d'une liste d'opérations, lorsqu'il existe une raison fondée de croire que l'aéronef peut faire l'objet d'un acte illicite, pour la recherche de bombe ou d'engin explosif artisanal suite à une menace anonyme, et pour la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres dispositifs dangereux qui pourraient être dissimulés à bord. Cette liste d'opérations de fouille doit être complétée par une liste de mesures appropriées à prendre

lorsqu'une bombe ou un objet suspect est trouvé, et par des informations sur l'emplacement de moindre risque pour l'entreposer lorsqu'un tel emplacement a été défini par le constructeur de l'appareil.

4.4.5 SÛRETÉ DU COMPARTIMENT DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) Sur tout avion équipé d'une porte d'accès au compartiment de l'équipage de conduite, cette porte doit pouvoir être verrouillée de l'intérieur du compartiment et des moyens doivent être mis en place ou des procédures établies qui permettent à un membre d'équipage de cabine de notifier à l'équipage de conduite toute éventualité d'une activité suspecte ou une infraction aux règles de sûreté dans la cabine.
- (b) A compter du 1er novembre 2003, les avions de transport de passagers d'une masse maximale au décollage de plus de 45 500 kg ou d'une configuration maximale approuvée de plus de 60 sièges passagers doivent être équipés d'une porte d'accès approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte pourra être verrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.
- (c) Le domaine d'application défini au paragraphe (b) ci dessus peut être modifié ou redéfini par l'Autorité dans le cadre du programme national de sûreté.
- (d) Sur tous les avions équipés d'une porte d'accès au compartiment de l'équipage de conduite en application du paragraphe (b), et, en application des dispositions pertinentes du programme national de sûreté ; cette porte doit être fermée avant la mise en route des moteurs en vue d'un décollage, et doit être verrouillée comme requis par une procédure de sûreté, ou par le commandant de bord, jusqu'à l'arrêt des moteurs après un atterrissage, sauf lorsqu'il est jugé nécessaire que des personnes autorisées entrent ou sortent en conformité avec le programme national de sûreté.

4.5 TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

4.5.1 TERMINOLOGIE

- (a) Les termes utilisés dans cette section ont la signification suivante :
 - (1) *liste de vérification en vue de l'acception* – document utilisé pour effectuer le contrôle de l'apparence extérieure des colis contenant des marchandises dangereuses et le contrôle des documents associés afin de déterminer le respect de toutes les exigences appropriées ;
 - (2) *avion cargo ou cargo* - tout avion transportant des marchandises ou du matériel et non des passagers. Dans ce contexte, ne sont pas considérés comme faisant partie des passagers :

- (i) un membre d'équipage ;
 - (ii) un employé de l'exploitant, autorisé et transporté en accord avec les instructions contenues dans le manuel d'exploitation ;
 - (iii) un représentant autorisé de l'Autorité ;
 - (iv) ou une personne dont les fonctions sont en rapport direct avec les marchandises particulières à bord ;
- (3) *accident concernant des marchandises dangereuses* - événement associé et lié au transport de marchandises dangereuses causant la blessure grave ou la mort d'une personne ou des dommages matériels ;
- (4) *incident concernant des marchandises dangereuses* - événement, distinct de l'accident concernant des marchandises dangereuses, associé et lié au transport de marchandises dangereuses, ne survenant pas obligatoirement à bord d'un aéronef, et causant la blessure d'une personne, des dommages matériels, un incendie, des bris, des déversements, des fuites de fluides ou de radiations ou tout autre signe de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout événement lié au transport de marchandises dangereuses mettant en danger l'aéronef ou ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises *dangereuses* ;
- (5) *document de transport de marchandises dangereuses* - document spécifié dans les Instructions techniques. Il est rempli par la personne désirant faire transporter des marchandises dangereuses et contient des informations relatives aux dites marchandises. Ce document comporte une déclaration signée attestant que les marchandises dangereuses sont entièrement et précisément décrites par leur désignation correcte et leur nomenclature O.N.U./ numéro d'identité, et attestant qu'elles sont correctement classifiées, emballées, marquées, étiquetées et en état d'être transportées ;
- (6) *conteneur de fret* - un conteneur de fret est un article de transport de marchandises radioactives conçu pour faciliter le transport de ces marchandises, conditionnées ou non, par un ou plusieurs moyens de transport.
- Note : la définition de l'unité de chargement ne prend pas en compte les marchandises radioactives ;*
- (7) *agent de manutention* - agent chargé pour le compte de l'exploitant de partie ou totalité de ses fonctions, comprenant la réception, le chargement, le déchargement, le transfert ou autre prise en charge des passagers ou du fret ;
- (8) *numéro d'identité* - numéro d'identification temporaire attribué à un article de marchandise dangereuse qui n'a pas reçu de numéro O.N.U. ;
- (9) *suremballage* - contenant utilisé par un seul expéditeur pour y placer un ou plusieurs colis et

ne constituer qu'une unité afin de faciliter la manutention et l'arrimage.

Note : cette définition ne comprend pas les unités de chargement) ;

(10) *colis* - résultat complet de l'opération d'emballage, comprenant à la fois l'emballage et son contenu préparé pour le transport ;

(11) *emballage* – contenant et tout autre composant ou matériel nécessaire pour que le contenant assure sa fonction de rétention et la conformité avec les exigences d'emballage ;

(12) *désignation officielle de transport* - désignation, devant être utilisée pour décrire une substance ou un article particulier, donnée dans tout document ou notification de transport et, le cas échéant, sur l'emballage ;

(13) *blessure grave* - toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

- (i) nécessite une hospitalisation supérieure à 48 heures, cette hospitalisation survenant dans les sept jours suivant la date à laquelle les blessures ont été subies ;
- (ii) ou provoque la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, orteils ou nez) ;
- (iii) ou provoque des déchirures qui sont à l'origine d'hémorragies graves, ou de lésions d'un nerf, muscle ou tendon ;
- (iv) ou entraîne des lésions d'organes internes ;
- (v) ou entraîne des brûlures au deuxième ou au troisième degré, ou des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ;
- (vi) ou résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à des radiations nocives ;

(14) *Etat d'origine* - Etat sur le territoire duquel les marchandises dangereuses ont été chargées dans un avion ;

(15) *instructions techniques* - dernière édition des instructions techniques pour la sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses (Doc 9284 - AN/905), comprenant les suppléments et addenda, approuvée et publiée par décision du Conseil de l'organisation de l'aviation civile internationale ;

(16) *numéro O.N.U.* - numéro à quatre chiffres attribué par le Comité d'experts en transport de marchandises dangereuses de l'Organisation des nations unies pour identifier certaines substances ou certains groupes de substances ;

(17) *unité de chargement* – tout type de conteneur pour aéronef, palette d'aéronef avec un filet, ou palette d'aéronef avec un filet tendu au dessus d'un igloo.

Note : la présente définition ne recouvre pas le suremballage; en ce qui concerne les conteneurs de marchandises radioactives, voir la définition «conteneur de fret».

4.5.2 CONDITIONS DE TRANSPORT DES DÉPOUILLES MORTELLES PAR VOIE AÉRIENNE

- (a) Le transport des dépouilles mortelles par voie aérienne est soumis aux mêmes dispositions que le transport par voie de surface. Cependant :
- (1) Il doit être démontré que le dispositif épurateur de gaz exigé peut remplir ses fonctions dans les conditions habituelles de vol que rencontre un avion au cours d'un voyage en particulier pendant les montées et les descentes, et en cas d'incident de pressurisation.
 - (2) Le cercueil doit porter extérieurement une marque, plaquette ou autre signe apparent confirmant la présence d'un épurateur agréé.
 - (3) Le cercueil doit être placé dans un compartiment isolé des occupants de l'avion en ce qui concerne le conditionnement d'air et ne peut être placé à proximité que de matériaux inertes, à l'exclusion toutefois d'objets destinés à se trouver en contact fréquent avec des personnes (trousses, bagages, jouets, denrées alimentaires, vêtements, etc.).

4.5.3 CONDITIONS DE TRANSPORT DES ANIMAUX INFECTÉS OU VENIMEUX

- (a) Le transport par voie aérienne d'animaux infectés et venimeux est soumis aux conditions suivantes :
- (1) Les animaux doivent être enfermés dans une première caisse métallique. Les grillages fermant cette caisse doivent avoir des mailles dont les dimensions sont suffisamment petites pour ne laisser passer ni les animaux eux-mêmes, ni les petits auxquels ils peuvent donner naissance.
 - (2) Cette première caisse doit être placée et calée au centre d'une caisse à claire voie de construction suffisamment solide pour pouvoir supporter une charge de 500 kg sur son couvercle sans présenter d'amorce d'écRAFement.
 - (3) Les dimensions intérieures de la seconde caisse doivent être telles qu'un espace vide de 10 cm sépare de tous côtés la première caisse de la seconde (sauf aux points de calage).
 - (4) La seconde caisse doit porter une étiquette spéciale noire pour les animaux venimeux et rouge pour les animaux infectés avec tête de mort à gauche et dans la partie droite l'indication :

ANIMAUX VENIMEUX OU INFECTES

.....

.....

A MANIPULER AVEC PRECAUTION

EN CAS DE VOL A HAUTE ALTITUDE A PLACER DANS UN COMPARTIMENT
PRESSURISE.

- (5) La caisse contenant les animaux doit être placée de préférence dans une soute à bagages aérée et solidement arrimée.

4.5.4 AUTORISATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) L'exploitant ne peut transporter des marchandises dangereuses qu'avec l'autorisation préalable de l'Autorité.

4.5.5 OBJET

- (a) L'exploitant doit se conformer aux dispositions des Instructions techniques en toute occasion lors du transport de marchandises dangereuses, que le vol se situe totalement ou partiellement dans ou hors du territoire d'un Etat considéré.
- (b) Des articles et substances qui seraient par ailleurs classés marchandises dangereuses sont exclus des dispositions de ce sous chapitre , comme spécifié par les Instructions techniques, à condition :
- (1) que leur présence à bord de l'avion soit nécessaire, conformément à la réglementation pertinente ou pour des raisons d'exploitation ;
 - (2) qu'ils soient transportés dans le cadre de l'hôtellerie ou du service de bord ;
 - (3) qu'ils soient transportés pour une utilisation en vol en tant qu'aides vétérinaires ou en tant que produits pour l'euthanasie d'un animal ;
 - (4) qu'ils soient transportés à des fins d'aide médicale aux patients en vol, aux conditions suivantes :

- (i) les bouteilles de gaz ont été fabriquées spécialement dans le but de contenir et de transporter ce gaz particulier ;
 - (ii) les drogues, médicaments et autres objets médicaux sont sous le contrôle d'un personnel formé pendant toute leur durée d'utilisation à bord de l'avion ;
 - (iii) un équipement contenant des piles à liquide est gardé et, si nécessaire, fixé en position verticale afin de prévenir tout débordement de l'électrolyte ;
 - (iv) et les dispositions adaptées sont prises pour ranger et mettre en sécurité tous les équipements durant le décollage et l'atterrissage et à tout autre moment du vol lorsque cela est jugé nécessaire par le commandant de bord dans l'intérêt de la sécurité ;
- (5) ou qu'ils soient transportés par des passagers ou des membres d'équipage.
- (c) Les articles et substances destinés au remplacement des objets des paragraphes (b)(1) et (b)(2) ci dessus doivent être transportés à bord d'un avion conformément aux Instructions techniques.

4.5.6 LIMITATIONS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) L'exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les articles et substances spécifiquement identifiés par leur nom ou leur description générique dans les Instructions techniques comme interdits de transport ne sont pas transportés à bord d'un quelconque avion, quelles que soient les circonstances.
- (b) L'exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les articles et substances ou toutes autres marchandises identifiées dans les Instructions techniques comme interdites de transport en circonstances normales sont uniquement transportées lorsque :
- (1) elles font l'objet d'une dispense émanant des Etats concernés conformément aux termes des Instructions ;
 - (2) ou que les Instructions techniques indiquent qu'elles peuvent être transportées sous réserve d'une autorisation délivrée par l'Etat d'origine.

4.5.7 CLASSIFICATION

- (a) L'exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les articles et substances sont classifiés comme marchandises dangereuses conformément aux Instructions techniques.

4.5.8 EMBALLAGE

- (a) L'exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les marchandises dangereuses sont emballées conformément aux Instructions techniques.

4.5.9 ETIQUETAGE ET MARQUAGE

- (a) L'exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les colis, suremballages et conteneurs de fret sont étiquetés et marqués conformément aux Instructions techniques.
- (b) Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales d'un Etat, l'étiquetage et le marquage doivent se faire en anglais, en plus de toute autre langue requise.

4.5.10 DOCUMENT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) L'exploitant doit s'assurer que, hormis dans le cas d'une indication contraire des Instructions techniques, les marchandises dangereuses sont accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses.
- (b) Lorsque les marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales d'un Etat, le document doit être complété en anglais, en plus de toute autre langue requise.

4.5.11 ACCEPTATION DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) L'exploitant ne doit pas admettre à bord de son avion des marchandises dangereuses tant que l'emballage, le suremballage ou le conteneur de fret n'a pas été inspecté conformément aux procédures d'acceptation décrites dans les Instructions techniques.
- (b) L'exploitant ou son agent de manutention doit avoir recours à une liste de vérification en vue de l'acceptation de marchandises dangereuses. La liste de vérification en vue de l'acceptation doit énumérer chaque point important à contrôler et sa présentation doit être telle qu'elle permette le traitement manuel, mécanique ou informatique des résultats.

4.5.12 INSPECTION POUR DÉCELER DES DOMMAGES, FUITE OU CONTAMINATION

- (a) L'exploitant doit s'assurer que :
 - (1) les colis, suremballages et conteneurs de fret sont inspectés et font l'objet d'une recherche de fuite ou d'endommagement précédant immédiatement le chargement à bord d'un avion ou sur une unité de chargement, conformément aux Instructions techniques ;
 - (2) une unité de chargement n'est chargée à bord d'un avion que lorsqu'elle a été inspectée conformément aux Instructions techniques et que les marchandises dangereuses qu'elle contient ont été déclarées exemptes de traces de fuites ou d'endommagement ;

- (3) les colis, suremballages ou conteneurs de fret présentant des fuites ou endommagés ne sont pas chargés à bord d'un avion ;
- (4) tout colis de marchandises dangereuses, se trouvant à bord d'un avion, qui présente des fuites ou est endommagé est débarqué ou fait l'objet d'un accord de débarquement avec l'Autorité ou l'organisme concernés. Dans ce cas, le reste de l'expédition doit être inspecté afin de s'assurer qu'il se trouve dans un parfait état de transport et qu'aucun endommagement ni aucune contamination n'a affecté l'avion ou son chargement ;
- (5) et les colis, suremballages et conteneurs de fret sont inspectés et font l'objet d'une recherche de traces d'endommagement ou de fuites au moment du déchargement de l'avion ou de l'unité de chargement et, si des traces d'endommagement ou de fuite sont trouvées, la zone de rangement des marchandises dangereuses doit être inspectée à la recherche d'endommagement ou de contamination.

4.5.13 ÉLIMINATION DE LA CONTAMINATION

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

- (1) toute contamination résultant d'une fuite ou d'un endommagement de marchandises dangereuses est éliminée sans délai ;
- (2) et un avion contaminé par des marchandises radioactives est immédiatement retiré du service et n'est pas remis en service tant que le niveau de radiation sur toute surface accessible et que la contamination volatile ne sont pas redescendus sous les valeurs spécifiées par les Instructions techniques.

4.5.14 RESTRICTIONS DE CHARGEMENT

- (a) *Cabine passagers et poste de pilotage.* L'exploitant doit s'assurer que les marchandises dangereuses ne se trouvent pas dans la cabine occupée par des passagers, ni dans le poste de pilotage, sauf indication contraire des Instructions techniques.
- (b) *Compartiments cargo.* L'exploitant doit s'assurer que les marchandises dangereuses sont chargées, isolées, rangées et arrimées à bord d'un avion conformément aux Instructions techniques.
- (c) *Marchandises dangereuses réservées aux seuls avions cargo.* L'exploitant doit s'assurer que les colis de marchandises dangereuses portant l'étiquette «par cargo uniquement» sont transportés par avion cargo et chargés conformément aux Instructions techniques.

4.5.15 COMMUNICATION DE L'INFORMATION

(a) *Information du personnel au sol.* L'exploitant doit s'assurer que :

- (1) l'information est dispensée au personnel au sol afin que ce dernier assume ses fonctions relatives au transport des marchandises dangereuses, y compris les actions à entreprendre dans l'éventualité d'incidents et accidents mettant en cause des marchandises dangereuses;
 - (2) et le cas échéant, l'information mentionnée au paragraphe (a)(1) ci-dessus est également communiquée à la société chargée de la manutention.
- (b) *Information aux passagers et autres personnes.* L'exploitant doit s'assurer que :
- (1) l'information est communiquée conformément aux Instructions techniques de manière à ce que les passagers soient avertis du type de marchandises qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un avion ;
 - (2) et l'exploitant et, le cas échéant, la société chargée de la manutention doivent s'assurer que des notes d'information sont fournies aux points d'acceptation du fret, qui renseignent les personnels concernés sur le transport des marchandises dangereuses.
- (c) *Information aux membres d'équipage.* L'exploitant doit s'assurer que l'information est fournie dans le manuel d'exploitation aux membres d'équipage, afin que ces derniers assument leurs responsabilités eu égard au transport des marchandises dangereuses, y compris les actions à entreprendre dans l'éventualité d'urgences mettant en cause des marchandises dangereuses.
- (d) *Information au commandant de bord.* L'exploitant doit s'assurer que le commandant de bord reçoit une information écrite, conformément aux Instructions techniques.
- (e) *Information dans l'éventualité d'un incident ou accident d'avion.*
- (1) L'exploitant d'un avion mis en cause dans un incident d'avion doit, sur demande, fournir toute information nécessaire pour minimiser les risques dus à la présence de marchandises dangereuses à bord.
 - (2) L'exploitant d'un avion mis en cause dans un accident aérien doit, dès que possible, informer l'Autorité concernée de l'Etat dans lequel l'accident aérien est survenu, de la présence de toute marchandises dangereuses à bord.

4.5.16 PROGRAMMES DE FORMATION

- (a) L'exploitant doit établir et maintenir un programme de formation de ses personnels, conformément aux Instructions techniques, qui doit être approuvé par l'Autorité.
- (b) *Exploitants ne détenant pas une approbation permanente pour transporter des marchandises dangereuses.* L'exploitant doit s'assurer que :
 - (1) les personnels s'occupant de la manutention du fret et des bagages en général ont reçu une formation appropriée afin de mener à bien leurs tâches relatives aux marchandises

dangereuses; cette formation doit au minimum couvrir les domaines identifiés dans la colonne 1 du tableau 1 ci-dessus et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment les identifier et quelles exigences s'appliquent au transport de telles marchandises par les passagers ; et

(2) les personnels suivants :

(i) membres d'équipage ;

(ii) personnel d'assistance aux passagers ;

(iii) personnel de sûreté employé par l'exploitant qui s'occupe du filtrage des passagers et de leurs bagages, ont reçu une formation qui doit couvrir, au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 2 du tableau 1 et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment les identifier et quelles exigences appliquer aux transport de telles marchandises par des passagers.

Tableau 1

DOMAINE DE FORMATION	1	2
Philosophie générale	X	X
Limitations des marchandises dangereuses à bord de l'avion	X	X
Marquage et étiquetage des colis	X	X
Marchandises dangereuses dans les bagages passagers		X
Procédures d'urgence		X

Note : «X» indique un domaine qui doit être couvert.

(c) *Exploitants détenant une approbation permanente pour le transport de marchandises dangereuses.* L'exploitant doit s'assurer que :

(1) le personnel qui est employé à l'acceptation des marchandises dangereuses a reçu une formation et est qualifié pour mener à bien ses tâches. Cette formation doit couvrir au minimum les domaines identifiés dans la colonne 1 du tableau 2 ci-dessous et être suffisamment approfondie pour s'assurer que le personnel est capable de prendre des décisions concernant l'acceptation ou le refus de transport par air des marchandises dangereuses ;

(2) le personnel employé à la manutention au sol, à l'emmagasiner et au chargement des

marchandises dangereuses a reçu une formation lui permettant de mener à bien ses tâches eu égard aux marchandises dangereuses. Cette formation doit au minimum couvrir les domaines identifiés dans la colonne 2 du tableau 2 et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'il a pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment identifier de telles marchandises et comment les manipuler et les charger ;

- (3) le personnel s'occupant de la manutention du fret et des bagages en général a reçu une formation lui permettant de mener à bien ses tâches eu égard aux marchandises dangereuses. Cette formation doit au minimum couvrir les domaines identifiés dans la colonne 3 du tableau 2 et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'il a pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment identifier de telles marchandises et comment les manipuler et les charger ;
- (4) les membres de l'équipage de conduite ont reçu une formation qui doit couvrir, au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 4 du tableau 2. La formation doit être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses et de la manière dont elles devraient être transportées dans un avion ;
- (5) et les personnels suivants :
 - (i) le personnel d'assistance aux passagers ;
 - (ii) le personnel de sûreté employé par l'exploitant qui s'occupe du filtrage des passagers et de leurs bagages ;
 - (iii) et les membres d'équipage autres que les membres des équipages de conduite, ont reçu une formation qui doit couvrir, au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 5 du tableau 2. La formation doit être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses et quelles exigences appliquer aux transport de telles marchandises par des passagers ou, plus généralement, leur transport par avion.
- (d) L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel qui reçoit une formation, subit un test pour vérifier la compréhension de ses responsabilités.
- (e) L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel ayant besoin d'une formation sur les marchandises dangereuses reçoit une formation périodique dans des intervalles de temps n'excédant pas 2 ans.
- (f) L'exploitant doit s'assurer que des enregistrements concernant la formation sur les marchandises dangereuses sont conservés pour tout le personnel tel que précisé dans les Instructions Techniques.
- (g) L'exploitant doit s'assurer que le personnel de la société chargée de la manutention est formé conformément à la colonne applicable du tableau 1 ou du tableau 2.

Tableau 2**DOMAINES DE FORMATION**

DOMAINE DE FORMATION	1	2	3	4	5
Philosophie générale	X	X	X	X	X
Limitations des marchandises dangereuses à bord de l'avion	X	X		X	X
Classification des marchandises dangereuses	X				
Liste des marchandises dangereuses	X	X		X	
Généralités sur les exigences et instructions d'emballage	X				
Spécifications relatives au marquage des colis	X				
Marquage et étiquetage des colis	X	X	X	X	X
Documentation émise par l'expéditeur	X				
Acceptation de matières dangereuses et utilisation d'une liste de vérification en vue d'acceptation	X				
Chargement, restrictions de chargement et isolement	X	X	X	X	
Recherche de dommages et de fuites et procédures de décontamination	X	X			
Dispositions pour informer le Commandant De Bord	X	X		X	
Marchandises dangereuses dans les bagages passagers	X	X	X	X	X
Procédures d'urgence	X	X	X	X	X

Note : «X» indique un domaine devant être traité.

4.5.17 RAPPORTS RELATIFS AUX INCIDENTS ET ACCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) L'exploitant doit rapporter chaque incident et accident lié au transport de marchandises dangereuses à l'Autorité. Un rapport initial doit être diffusé dans les 72 heures suivant l'évènement à moins que des circonstances exceptionnelles ne l'en empêchent.
- (b) L'exploitant doit aussi rendre compte à l'Autorité des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, et découvertes dans le fret ou les bagages des passagers. Un compte rendu initial doit être effectué dans les 72 heures qui suivent la découverte sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.